ZRYW

JEDNODNIÓWKA JUBILEUSZOWA

Z OKAZJI 10-LECIA

Klubu Motocyklowego Zagł. Dąbr.

w Sosnowcu



ZRYW

JEDNODNIÓWKA JUBILEUSZOWA

KWIECIEŃ 1939 ROK



Zerwaliśmy się przed dziesięciu laty do wspólnej pracy, żeby pchnąć naprzód leżący odłogiem sport motocyklowy w Zagłębiu.

Początki mieliśmy ciężkie.

Kiedy nam magneto dawało zbyt słabą iskrę, kiedy świecę naszych zamierzeń zalewała oliwa zniechęcenia, kiedy sprzęgło harmonii naszego Klubu rozluźniało się, wiedzieliśmy, że nic to, że wreszcie dotrzemy nową maszynę, że w wytrwałej zaprawie zdobędziemy panowanie nad nią, że zwyciężymy!

Jedziemy pełnym gazem, start mamy już daleko za sobą...

Naprzód! więcej gazu na dobry zryw!



Podpis Pana Prezydenta Rzeczypospolitej
w książeczce turystycznej prezesa K. M. Z. D.

ZŁOŻENIE HOŁDU

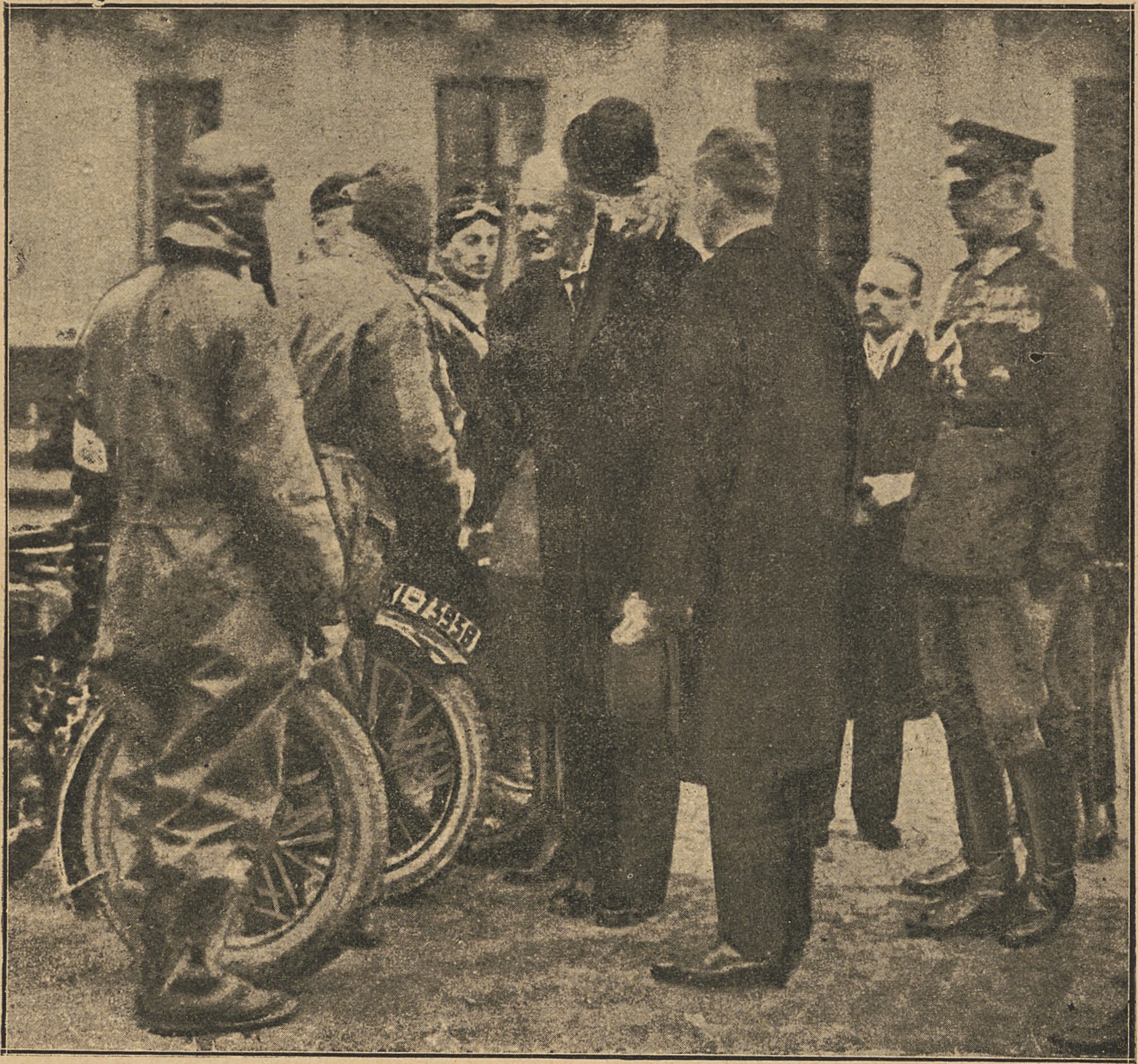
Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej

Prof. Dr. Ignacemu Mościckiemu

przez

Motocyklistów Sosnowieckich

w dniu 3 maja 1929 r.



Hołd składa prezes Klubu H. Levittoux,
obok — członek Klubu L. Dziordziński.

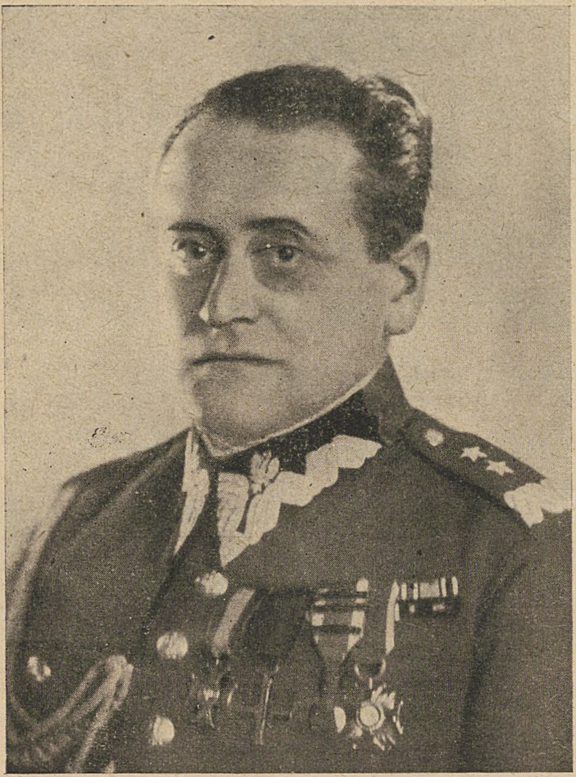
Polski Związek Motocyklowy

Polski Związek Motocyklowy jest nadrzędną władzą klubów motocyklowych w Polsce. Kolebką Związku jest Wielkopolska, gdzie kluby o większej prężności powołały do życia P. Z. M. w roku 1926. Kiedy po raz pierwszy Klub Motocyklowy Zagłębia Dąbrowskiego zetknął się w 1929 roku ze Związkiem, jego siedzibą była Warszawa.

Walne zgromadzenie w 1929 roku reprezentowało siedem klubów z 53 głosami, a Zarząd P. Z. M. w swoim sprawozdaniu informował zgromadzonych, że P. Z. M. został przyjęty w poczet członków Międzynarodowego Związku Motocyklowego (F. I. C. M), że Automobilklub Polski uznał P. Z. M., jako jedyną organizację, rządzącą sportem motocyklowym w Polsce (nawet i o to trzeba było walczyć), oraz, że P. Z. M. został członkiem Polskiego Związku Związków Sportowych. Były to już sukcesy nielada. Prezesem Zarządu był wtedy ś. p. Generał Bronisław Sikorski.



Gen. Bryg. Dr. Stanisław Rouppert
Prezes Honorowy
Polskiego Związku Motocyklowego.



Gen. Dyw. Stanisław Burhardt-Bukacki
Inspektor Armii
Prezes Polskiego Związku Motocyklowego.

W drugiej połowie 1929 roku P. Z. M. przenosi siedzibę do Katowic i pozostaje tam do walnego zgromadzenia dnia 6 kwietnia 1930 r., które siedzibę P. Z. M. przenosi z powrotem do Warszawy. Na Prezesa Zarządu zaproszono p. generała brygady dra Stanisława Roupperta.

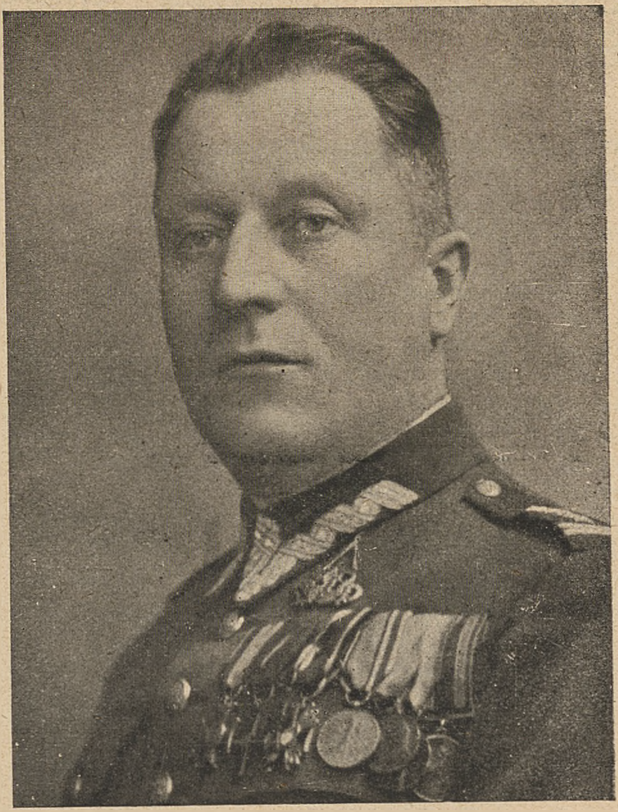
Związek od tej chwili wchodzi na nowe tory. Kończy się dla klubów, zrzeszonych w P. Z. M., błądzenie po manowcach i szukanie dróg, albowiem na czele komisji sportowej P. Z. M. staje doskonały znawca motocyklizmu i posiadający niespożytą energię ówczesny kapitan, obecnie major p. Jerzy Kulesza. Nowy przewodniczący komisji sportowej często zwołuje zjazdy kapitanów klubowych do Warszawy, szkoli ich i jednocześnie wytycza nowe drogi pracy działaczom motocyklowym. Polski sport motocyklowy pod światłym kierownictwem nowych władz rozwija się bardzo pomyślnie.

W 1936 roku pan generał S. Rouppert rezygnuje z czynnego udziału w życiu moto-

cyklistów i przyjmuje godność honorowego prezesa P. Z. M.

Stanowisko czynnego prezesa zarządu P. Z. M. obejmuje p. generał dywizji Stanisław Burhardt-Bukacki, a wkrótce wiceprezesem sportowym P. Z. M. zostaje pan pułkownik Eugeniusz Wyrwiński, słusznie nazwany odnowicielem sportu motocyklowego.

Działacze, stojący dziś na czele P. Z. M., są najlepszą rękojmią, że sport motocyklowy w Polsce będzie dalej kroczył w rozwoju należytą drogą ku doskonałości swojej i pożytkowi Rzeczypospolitej.



Pułk. Eugeniusz Wyrwiński
Wiceprezes Sportowy Polskiego Zw. Motocyklowego
Odnowiciel Sportu Motocyklowego.



Major Jerzy Kulesza
Zasłużony Członek Zarządu Polskiego Zw. Motocyklowego
Redaktor „Moto".

Jerzy Kulesza, major

Trzy myśli

„Pomimo budowy niezwykle tanich samochodów osobowych—motocykl nigdy nie utraci swego znaczenia jako sprzęt motorowy dla celów sportowych i wojskowych. Być może stopniowo zaginą wielkie litraże i kosztowne motocykle wielocylindrowe, bowiem zastąpią je tanie samochody, lecz motocykl solówka średniego litrażu zawsze znajdzie swoich zwolenników, tak jak ich znajdował koń pod siodłem pomimo najbardziej ponętnych kabrioletów

Zwrotność motocykla, możność przebywania motocyklem najcięższych terenów i przeszkód terenowych, jego taniość, prostota obsługi i małe koszty utrzymania i garażowania czynić go będą zawsze niezastąpionym środkiem łączności w wojsku, nieodłącznym towarzyszem sportowca-motorowego i jedynym „ludowym pojazdem mechanicznym" w naszych warunkach.

Polski sport motocyklowy, ujęty w mocne ręce i skierowany na właściwe tory, przeistoczy się z doraźnej rozrywki i przyjemnego spędzenia czasu, względnie z możliwości wyładowania młodzieńczej energii — w poważny czynnik, potęgujący obronność kraju.

Planowe zamierzenia Polsk. Zw. Motocyklowego, ujęte w formę Kalendarza Sportowego P. Z. M. oraz zrozumienie swych zadań i obowiązków przez zarządy klubów motocyklowych, przejawiających dużą inicjatywę, czynią z każdego wysiłku organizatorów i zawodników prawdziwe wyczyny o dużym ciężarze gatunkowym, mające wielką wartość dla sprawy wojskowego przysposobienia motorowego".

Okręgowy Związek Motocyklowy Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego

Długo wśród działaczów w dziedzinie sportu motocyklowego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego kiełkowała myśl stworzenia organizacji, która by kierowała sportem motocyklowym na tym terenie, zanim przyoblekła się w kształty realne.

Już w końcu 1931 roku przedstawiciele Klubów: Mysłowickiego w Mysłowicach, Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu i Polskiego w Katowicach, zbierali się celem omówienia wytycznych punktów projektowanej organizacji. Wyłoniono komisję statutową, do której weszli pp. dr. Dawidowski, H. Levittoux i R. Grabe. Opracowany przez komisję statut, akceptowany przez walne zebranie przedstawicieli dwunastu klubów, został przedstawiony do aprobaty Polskiemu Związkowi Motocyklowemu w Warszawie.

P. Z. M. nie zgodził się nadać projektowanemu Okręgowemu Związkowi uprawnień osobowości prawnej i opracował regulamin ramowy dla Związków Okręgowych, zatwierdzony przez walne zgromadzenie P. Z. M. w dniu 5 lutego 1933 roku.

Regulamin ramowy nie zadowolił wprawdzie motocyklistów Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego, lecz pragnienie posiadania na miejscu organizacji nadrzędnej, regulującej miejscowe sprawy sportu motocyklowego było tak silne, że w dniu 5 marca 1933 roku walne zgromadzenie przedstawicieli dwunastu klubów, powołało do życia Okręgowy Związek Motocyklowy Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego, oparty o regulamin opracowany przez P. Z. M.

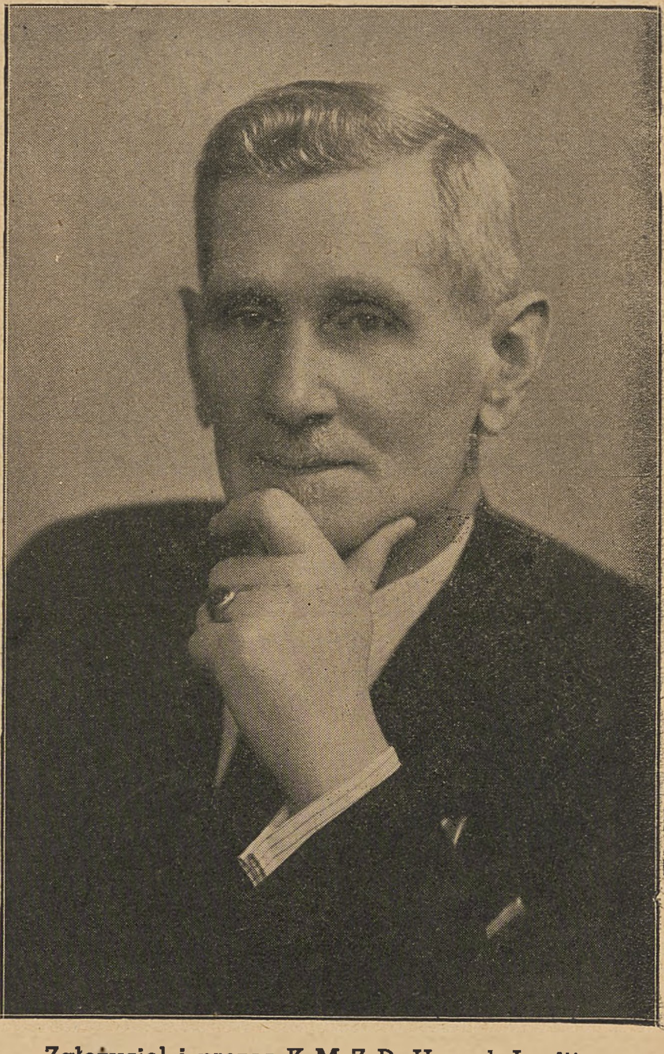
Największą imprezą sportową, jaką zorganizował O. Z. M. w okresie pięcioletnim swego istnienia, były międzynarodowe wyścigi w Katowicach o wielką nagrodę (Grand Prix) Polski w 1933 roku, które pod względem sportowym udały się znakomicie. Brak osobowości prawnej Okręgu stanowi ogromną przeszkodę na drodze jego pomyślnego rozwoju.

Na czele zarządów O. Z. M. stali następujący prezesi: major Henryk Kowalówka, pułkownik Otton Grosser, major Ziemba i Henryk Levittoux, w r. bieżącym został prezesem p. major Władysław Tarnawski, w którym motocykliści okręgu pokładają wielkie nadzieje.

Dzieje Klubu Motocyklowego
Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu

Macierzą naszą jest Sosnowieckie Towarzystwo Cyklistów, gdzie w dwudziestych latach gromadzili się motocykliści Zagłębia, nie zrzeszając się jednak w samodzielne kółko. W roku 1924 Towarzystwo posiada największą ilość motocyklistów, bo aż 15. Ilość ta odtąd stale się zmniejsza, a w roku 1927 pozostaje tylko dwóch członków, uprawiających jazdę na motocyklu, a mianowicie H. Levittoux i L. Zalega. Atmosfera nie sprzyja rozwojowi sportu motocyklowego, pomimo to, odbyła się w tym okresie znaczna ilość imprez sportowych, które ściągały do Sosnowca z Częstochowy i Śląska zawodników takiej miary, jak Wąsowicz, Żmuda, Tichauer, Marczewski i inni.

Pozostali w S. T. C. dwaj motycykliści, ze zrozumiałych względów, nie mogli organizować imprez sportowych, lecz rąk nie opuszczają i w 1927 r. w dniu Święta Narodowego inicjują sztafetę motocyklową z adresem hołdowniczym dla Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. — Projekt swój wprowadzają w czyn i pomimo niepogody i złego stanu dróg stają na wy-



Założyciel i prezes K. M. Z. D. Henryk Levittoux
członek honorowy Klubu oraz Okręgowego Związku Motocyklowego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego.

Posiedzenie pierwszego Zarządu K. M. Z. D.



Mistrz S. T. C. — J. Kukieła, mistrz K. M. Z. D. — J. Szkutnik, kapitan — K. Klaus, sekretarz — E. Faust, gospodarz — F. Jamroż, członek — H. Sabelman, wiceprezes — L. Zalega, prezes — H. Levittoux, zast. gospodarza — Cz. Ciszewski, kapitan — A. Baran.

znaczoną godzinę w Warszawie na Zamku przed oblicze Pana Prezydenta.

Odtąd co roku, już tradycyjnie, sosnowiecka sztafeta podążała w dniu Swięta Narodowego do Warszawy. W roku 1929, sztafeta nasza spotyka po drodze w Rawie Mazowieckiej sztafetę Śląską, która wyruszyła po raz pierwszy na Zamek, pod protektoratem Polskiego Związku Motocyklowego, wioząc Panu Prezydentowi hołd Ziemi Śląskiej i statuetkę wykutą z węgla, wyobrażającą pomnik powstańca śląskiego.

Tu nasi motocykliści po raz pierwszy nawiązują kontakt z Polskim Związkiem Motocyklowym i pod jego wpływem organizują własną sekcję przy Towarzystwie Cyklistów, korzystając z zatwierdzonego już statutu Towarzystwa.

Walne zgromadzenie, składające się z 14 członków, w dniu 27 maja 1929 roku wybiera zarząd, na czele którego staje Henryk Levittoux, sekretarzem zostaje Michał Dynkowski, skarbnikiem — Leon Dziordziński oraz kapitanami — Leonard Zalega i Bronisław Kwiatkowski. Sekcja rozwija się pomyślnie i w końcu roku liczy już 24 członków.

Wkrótce motocykliści odseperowują się od kolarzy i w dniu 11 maja 1930 roku Sekcję przy S. T. C. przemianowują na klub pod nazwą „Klub Motocyklowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu“. Statut Klubu podpisują, jako założyciele Henryk Levittoux, Leonard Zalega i Bronisław Kwiatkowski. Szybko wzrasta liczebność Klubu, dochodząc w sierpniu 1931 roku do 65 członków.

W 1930 roku Klub organizuje pierwsze wyścigi o mistrzostwo Klubu. Starosta powiatowy będziński p. Józef Boxa, stale najprzychylniej usposobiony dla poczynań motocyklistów sosnowieckich, osobiście zaszczyca swoją obecnością tę pierwszą na większą skalę zakrojoną imprezę klubową i przecinając wstęgę, szczęśliwą ręką puszcza pierwszych zawodników klubowych do szlachetnej walki. Na starcie stają: Józef Szkutnik, Leon Dziordziński, Bolesław Małas, Czesław Wawrzycki, i Kazimierz Mędrzecki (w klasie do 500 cmc.), Karol Wróblewski, Marian Dziedzic, Władysław Halicki, Stanisław Klembowski, Stefan Klembowski, Bolesław Oleś i Walery Kochanowicz (w klasie do 250 cmc.). Mistrzem zostaje Józef Szkutnik, wicemistrzem Czesław Wawrzycki i trzecie miejsce uzyskuje Bolesław Oleś.

W końcu listopada 1930 roku otwarto przy klubie kursy dla kierowców motocyklowych, dostępne tylko dla członków Klubu. W wyniku kursów Wojewódzka Komisja egzaminacyjna czternastu członkom wydała t. z. „prawa jazdy“.

W 1931 roku Klub przyjmuje udział w zawodach narciarsko-motocyklowych organizo-

wanych w dniu 25 stycznia przez Narciarski Klub w Sosnowcu na boisku P. W. i W. F. Wyniki osiągnięto znakomite, a impreza przyczyniła się znacznie do propagandy sportu narciarskiego na terenie Zagłębia.

Kryzys ekonomiczny w roku 1933 kładzie się cieniem na rozwoju Klubu. W ciężkich warunkach Klub bierze czynny udział wraz z innymi Klubami Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego w organizowaniu wyścigów międzynarodowych w Wiśle i o wielką nagrodę Polski (Grand Prix) w Katowicach oraz uprawia turystykę.

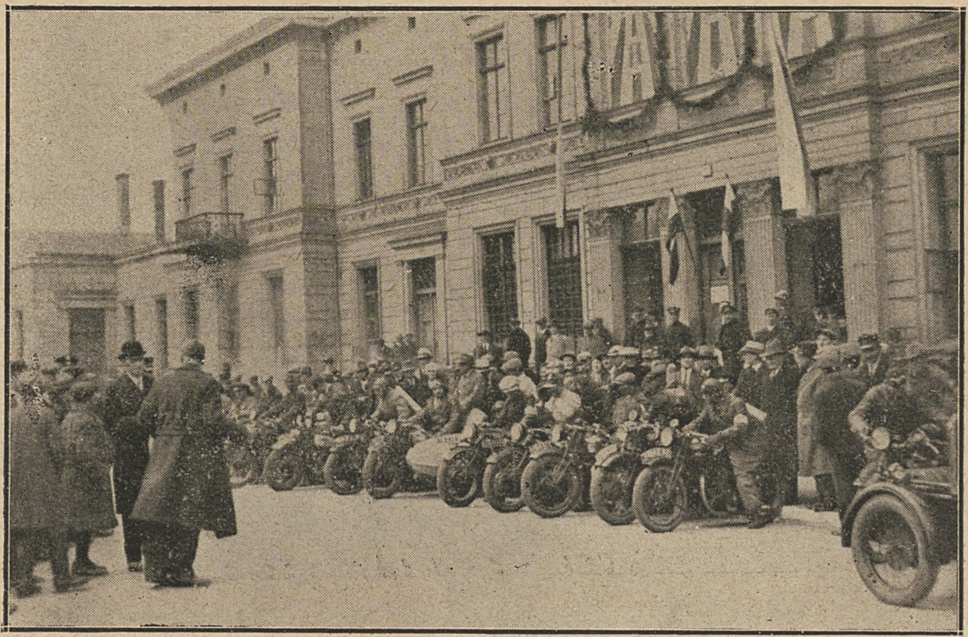
Klub doskonale rozumiejąc obowiązki, jakie ciążą na motocyklistach względem Państwa, czynił wysiłki celem przysposobienia członków czynnych do potrzeb wojskowych. Szukając dróg w tym kierunku, powołał komisję wojskową pod przewodnictwem kapitana w stanie spoczynku Kazimierza Piotrowskiego. W skład komisji wchodzili oficerowie rezerwy—członkowie Klubu. Wyniki komisji nie były duże z powodu braku jakichkolwiek instrukcyj wojskowych dla motocyklistów, na poszukiwanie których wiele czasu stracono.

Klub przeprowadził kilka ćwiczeń wojskowych na motocyklach oraz urządzał raidy nocne i w porze zimowej, aby zaprawić członków do ciężkich warunków służby wojskowej.

Nadszedł rok 1934, w którym obchodziliśmy uroczyście jubileusz pięcioletniego istnienia Klubu. W związku z jubileuszem Klub zorganizował zjazd gwiaździsty do Sosnowca oraz wielkie wyścigi szosowe międzyklubowe. Na starcie stanęli czołowi zawodnicy polscy, jak Mieloch, Weyl, Tomaszewski, Nowak, Breslauer, bracia Geyerowie i inni. Zawody pod względem sportowym i organizacyjnym udały się znakomicie.

W następnym roku Klub osiąga nowy sukces. Oto na zaproszenie Belgijskiego Związku Motocyklowego z racji powszechnej wystawy w Brukseli Polski Związek Motocyklowy wydelegował polski zespół w liczbie sześciu maszyn pod kierownictwem prezesa naszego Klubu H. Levittoux. Ponadto z naszych członków wzięli udział w raidzie do Brukseli Eugeniusz Faust, oraz jako pasażerowie Leon Dziordziński i Feliks Piwoński. Mimo silnej konkurencji międzynarodowej zespół polski zajął pierwsze miejsce przed Francją i Danią. W defiladzie w Brukseli wzięło udział ponad 5,000 motocyklistów z całej Europy. Nasi motocykliści jako trofeum przywieźli do Polski srebrny puchar z odpowiednimi napisami.

Lata 1936 i 1937 Klub przeżywa w ciężkiej mrówczej pracy nad rozwojem wszerz i wzwyż. Wysiłki nie idą na marne, rośnie ilość



Starosta powiatowy będziński p. Józef Boxa, żegna Sztafetę K. M. Z. D., udającą się z hołdem na Zamek.



Na dawnej drodze z Sosnowca do Warszawy

Pierwsze wyścigi o mistrzostwo Klubu w 1930 r.



Starosta p. J. Boxa przecina wstęgę przed puszczeniem zawodników do biegu.

członków, turystyka rozwija się pomyślnie, poprawiamy swoje finanse i szykujemy się do intensywnej pracy na polu sportowym, które ostatnio z powodu braku funduszów trochę zalegało.

Rok 1938 przeprowadziliśmy z bardzo dobrymi wynikami: na kursach przysposobiliśmy nowych 27 motorzystów, którzy z korzyścią mogą być użyci w potrzebie wojennej, przeprowadziliśmy kilka terenowych zawodów itp.

Szczegółowe sprawozdanie z roku 1938 czytelnicy znajdą dalej w specjalnym artykule.

W dniu 26 marca 1939 r. Polski Związek Motocyklowy nadał naszemu Klubowi dyplom za zasługi położone dla rozwoju sportu motocyklowego w Polsce.

Artykuł niniejszy uzupełniamy wykresami, obrazującymi życie Klubu w ubiegłym dziesięcioleciu.

Charakterystyczną cechą wykresów jest obniżanie się prawie w każdej dziedzinie linii rozwoju, poczynając od 1931 roku.

Zdawałoby się na pierwszy rzut oka, że jest to objaw zaniedbania się w pracy i upadku Klubu.

Nie, było to tylko przezwyciężanie ogólnego kryzysu ekonomicznego, którego wpływ widzimy w wykresach, a który wyraźnie odbił się na Klubie. Wyjątek stanowi wpływ gotówki w 1932 roku, który linię rozwoju podnosi znacznie w górę, aby tym gwałtowniej zaznaczyć jej spadek dalej aż do roku 1935.

Od 1935 roku rozpoczyna się lekka poprawa, wszystkie linie przyjmują wybitnie stały kierunek dogórny.

Nieco odmiennie rysuje się linia wysłanej korespondencji. Stale widzimy ją, obniżającą się od 1930 roku, aż do roku 1937. Ma to wytłumaczenie. W młodzieńczym, że tak powiemy, wieku Klub — jak ciekawe i gadatli-

we dziecko — zwraca się do starszych o rady, szuka dróg..., jednym słowem: koresponduje.

W późniejszym czasie dojrzałości ta potrzeba znika, widzimy dążność linii w swym biegu ku górze dopiero w 1938 roku, kiedy Klubowi przybywa znaczniejsza ilość członków.

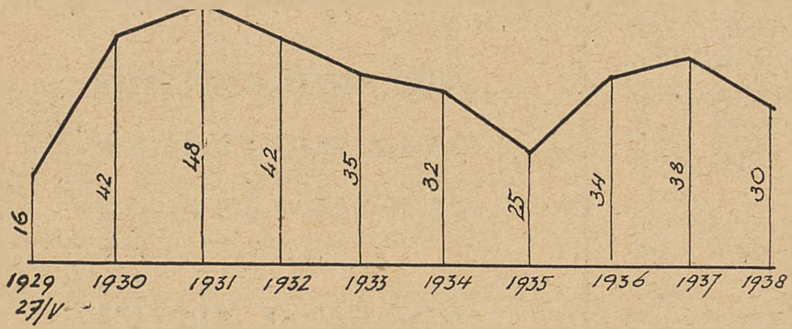
Linia ilości posiedzeń zarządu nie idzie równolegle do linii kryzysu, jej rysunek jest zbliżony raczej do linii korespondencji, co świadczy, że w okresie organizowania się Klubu posiedzenia zarządu były częstsze niż w późniejszym czasie skrystalizowania się potrzeb i dążeń.

Najfantastyczniejszą linią jest linia ruchu członków. Z wykresu porównawczego przyrostu i ubytku członków widzimy okresy, dające w czystym zysku duży przyrost członków, jak również okresy z wielkim ubytkiem.

Ta linia idzie ściśle równolegle z pogłębiającym się i następnie niknącym kryzysem.

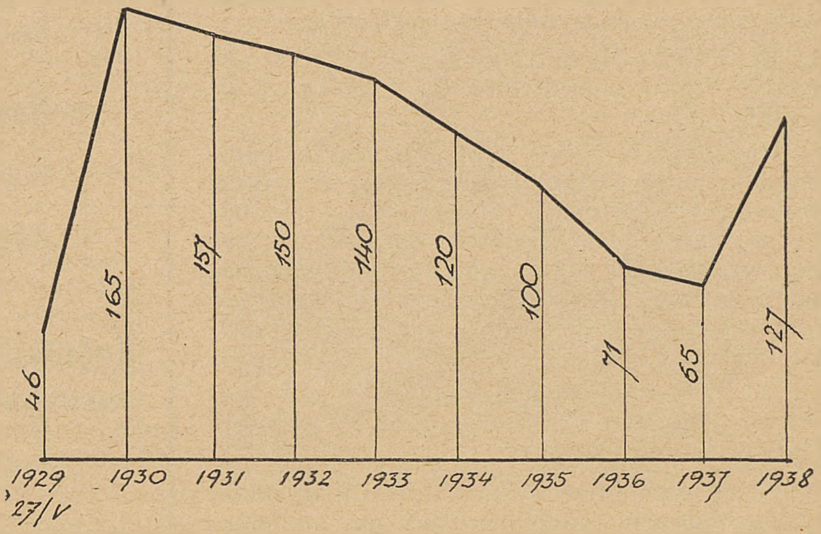


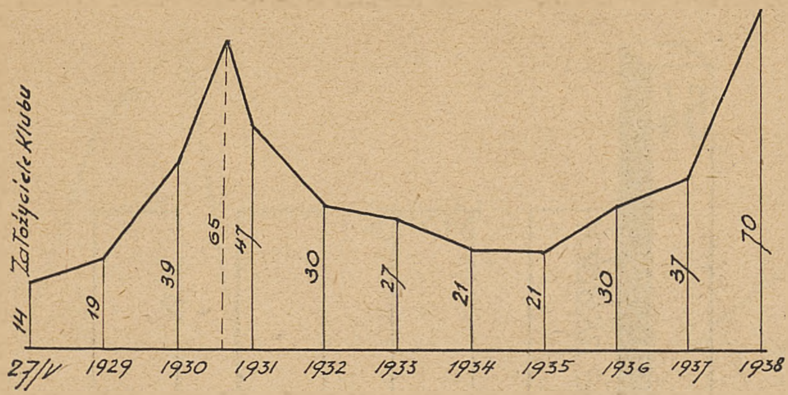
Wielokrotny mistrz Klubu Józef Szkutnik.



Plenarne posiedzenia Zarządu 1929 — 1938 r.

Załatwiona korespondencja 1929 — 1938 r.





Ruch

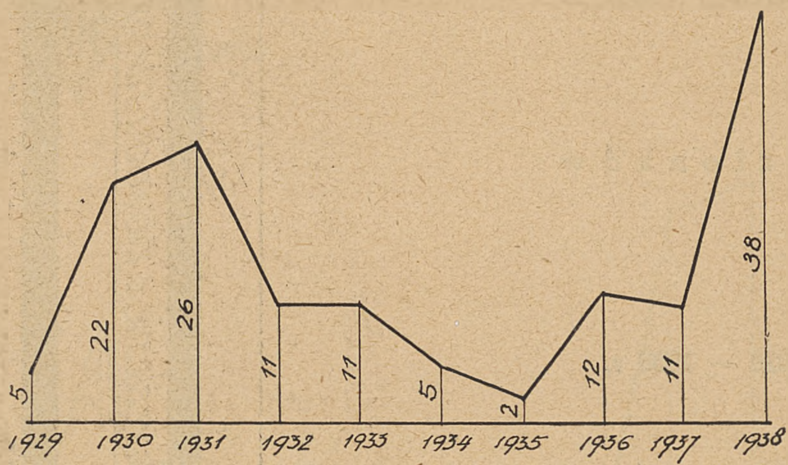
członków Klubu

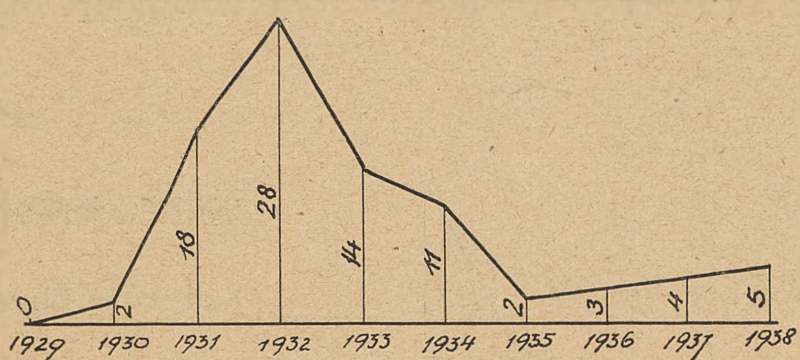
1929 — 1938 r.

Przyrost ilości

członków Klubu

1929 — 1938 r.





Ubytek

członków Klubu

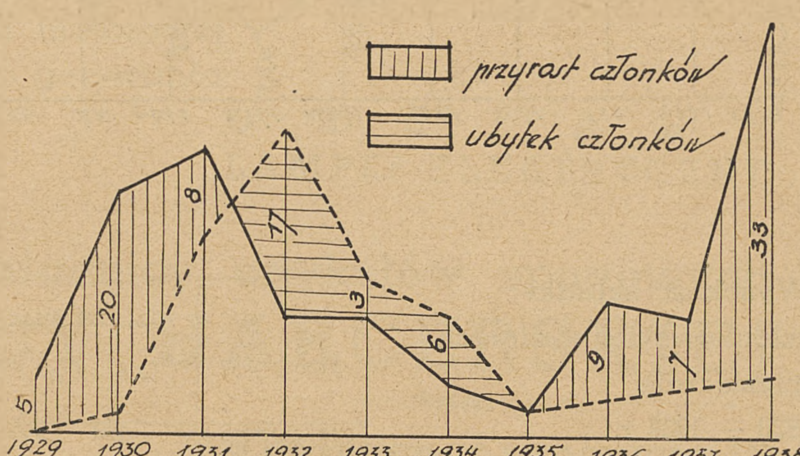
1929 — 1938 r.

Porównanie

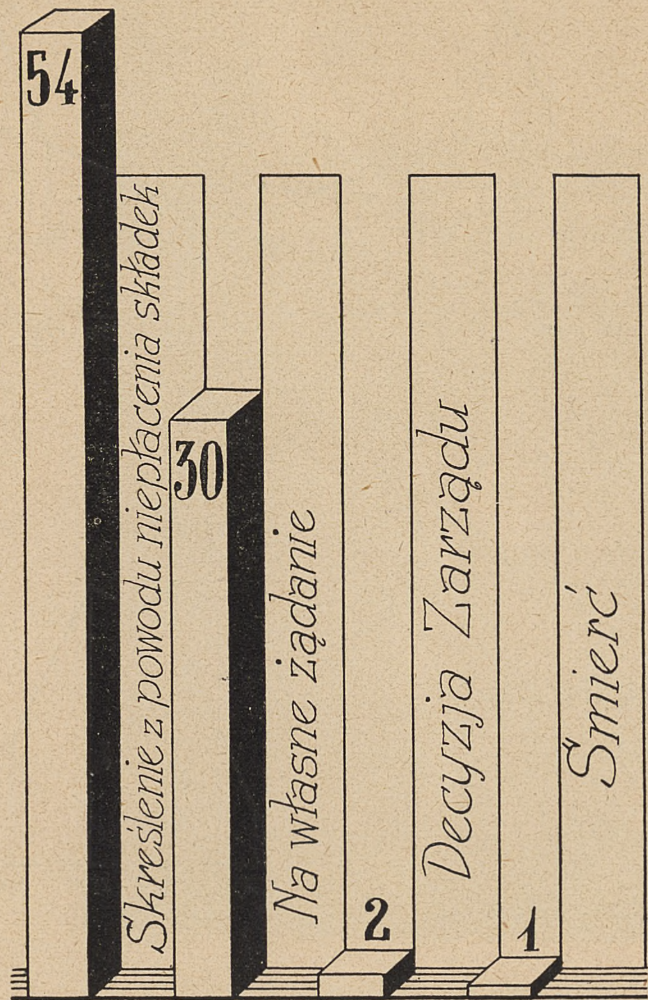
przyrostu i ubytku

członków

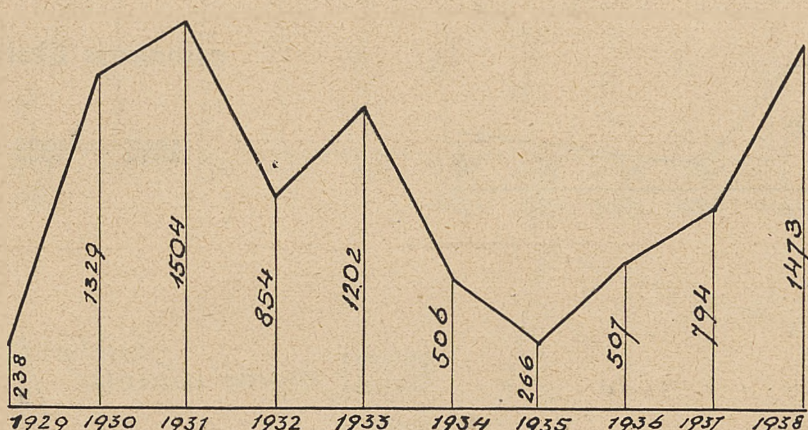
1929 — 1933 r.



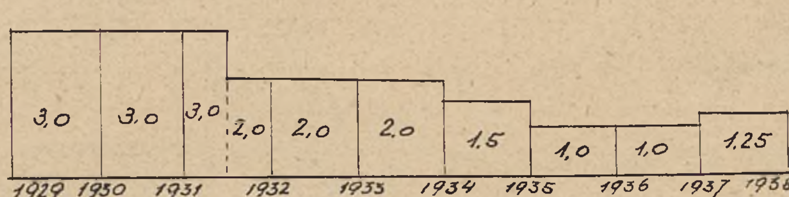
Powody wystąpienia członków 1929 — 1938 r.

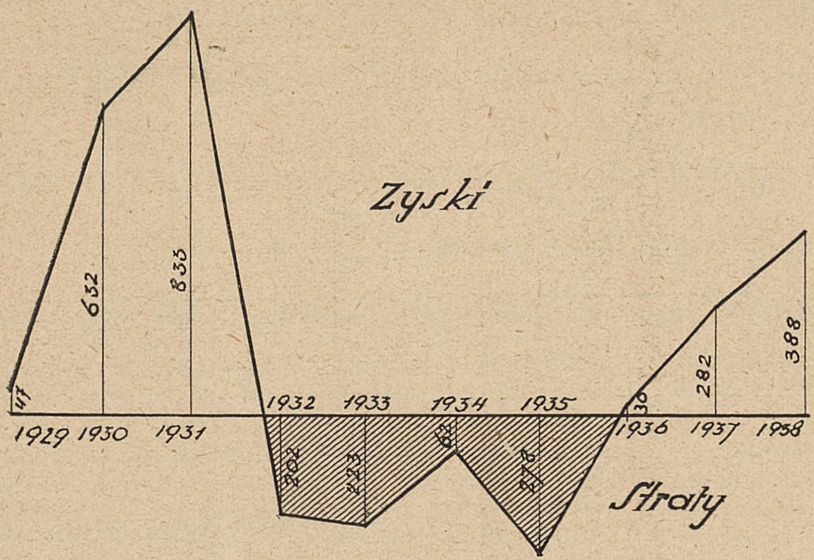


Wpływy gotówki do kasy Klubu w złotych 1929 — 1938 r.



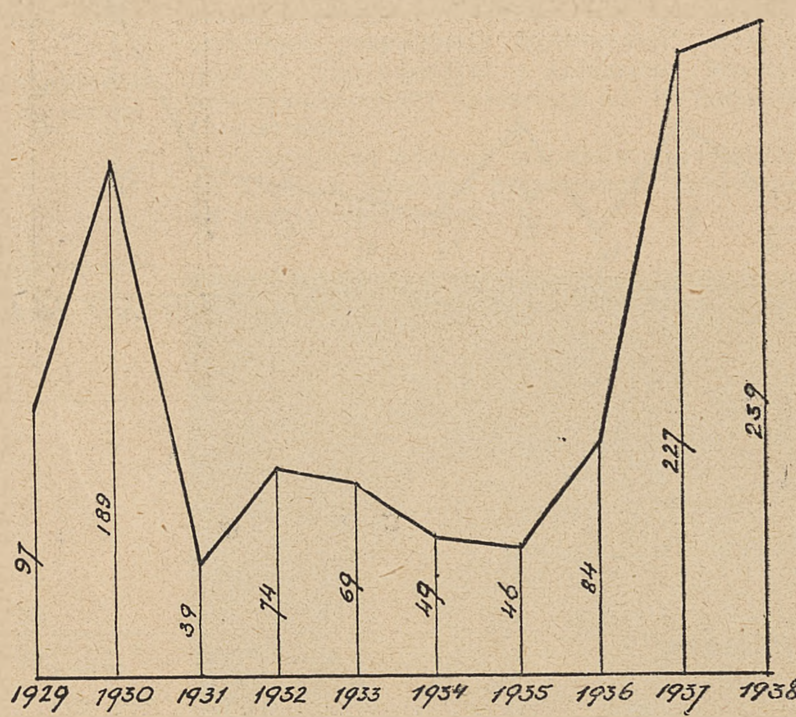
Wysokość składki członkowskiej w złotych miesięcznie 1929 — 1938 r.





Zyski i straty w złotych 1929 — 1938 r.

Turystyka Klubowa (zbiorowa) 1929 — 1938 r. ilość wycieczko-członków

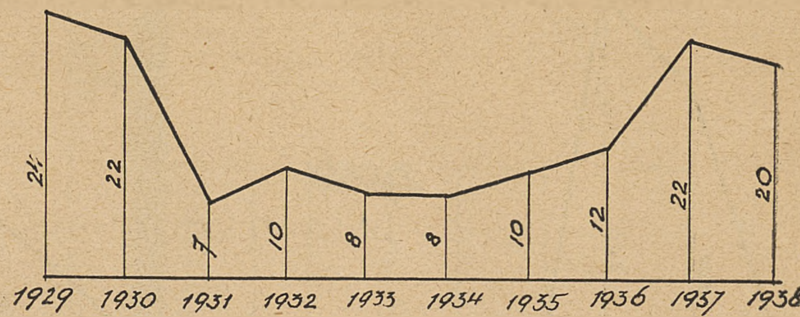


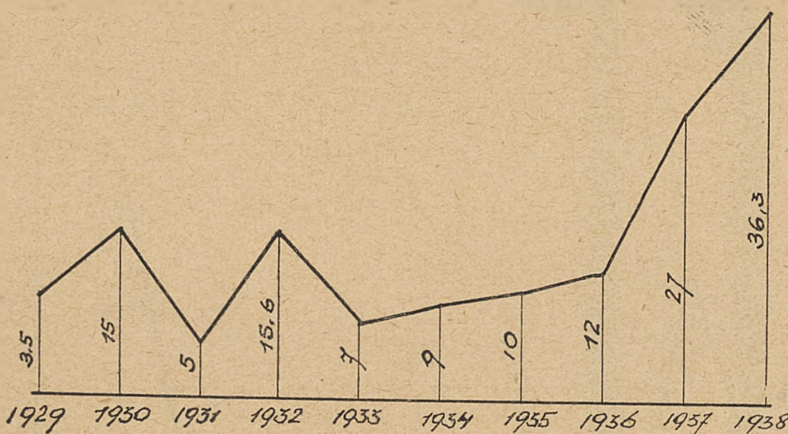
Turystyka Klubowa

(zbiorowa)

1929 — 1938 r.

Ilość wycieczek





Turystyka Klubowa

(zbiorowa)

1929 — 1938 r.

Przejechane kilometry

w tysiącach.

Turystyka Klubowa

(zbiorowa)

1929 — 1938 r.

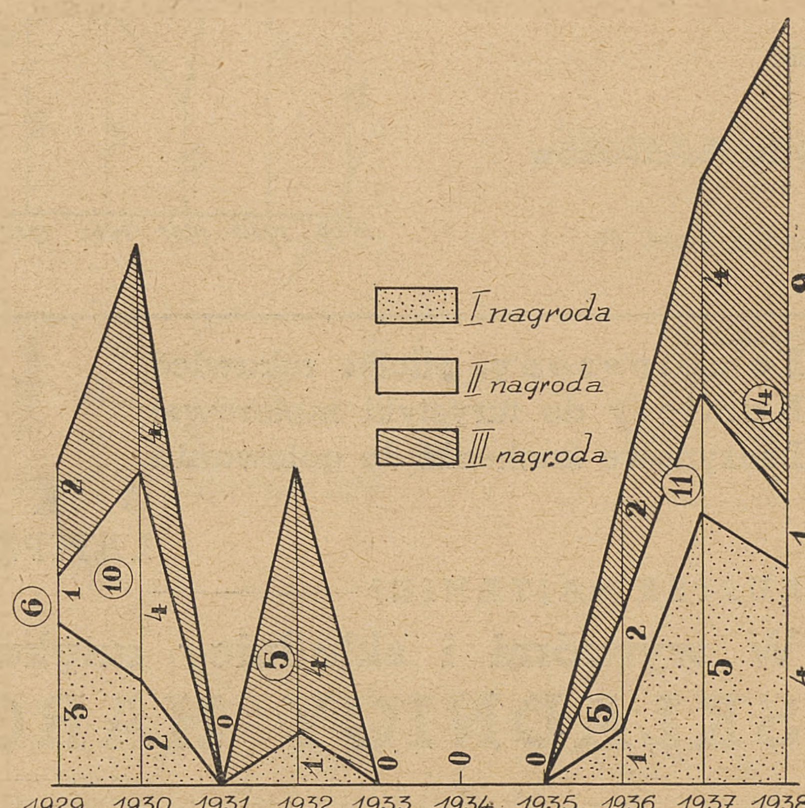
Ilość zdobytych

przez członków

konkursowych

nagród

za turystykę



Sprawozdanie roczne

Zarządu Klubu Motocyklowego Zagł. Dąbr. w Sosnowcu za 1938 rok

wygłoszone na Walnym Zebraniu Członków Klubu w dniu 29 stycznia 1939 roku.

I. Sprawozdanie ogólne.

Niniejsze sprawozdanie jest dziesiąte z rzędu od istnienia Klubu, a więc jubileuszowe. W roku sprawozdawczym Zarząd Klubu odbył 36 posiedzeń, w tym 30 plenarnych przy udziale 4 do 7 członków Zarządu i 6 z udziałem 2 do 3 członków, podczas których załatwiano sprawy bieżące Klubu bez uchwał. W posiedzeniach Zarządu przyjmowali udział również i zwyczajni członkowie Klubu z głosem doradczym.

Załatwiono 127 korespondencji i wysłano 25 komunikatów do Członków Klubu, informujących ich o biegu spraw.

Rok sprawozdawczy zastał nas w składzie 37 członków, samych mężczyzn.

W ciągu r. 1938 ubyło członków:

z decyzji Zarządu	1	
na własne żądanie	4	5
		32

W ciągu roku przybyło członków:

w lutym	1	
w marcu	10	
w kwietniu	4	
w maju	5	
w czerwcu	5	
w lipcu	4	
w sierpniu	2	
we wrześniu	3	
w październiku	2	
w listopadzie	2	38
Razem na 31 grudnia 1938 r.		70 (w tym 1 kobieta).

Jak widać z powyższego zestawienia, rok ubiegły zaznaczył się dużym przyrostem ilości członków Klubu, bo aż 102,7%. Możemy go przypisać przede wszystkim prowadzonej przez Zarząd Klubu propagandzie sportu motocyklowego. W roku sprawozdawczym propagandę rozpoczęliśmy już w dniu 6 lutego umieszczeniem w prasie miejscowej sprawozdania z Walnego Zebrania Członków Klubu, opisu dokonanej w roku poprzednim pracy i innych informacyj o życiu Klubu.

W dniu 8 marca rozpoczęliśmy bezpłatne kursy kandydatów na kierowców motorowych, wznawiane w miarę potrzeby w różnych terminach. Prawo jazdy po ukończeniu kursów otrzymali:

2 członk. Klubu na prowadzenie motocykli
1 „ „ „ „ samochodów
1 członek sąsiedniego Klubu na prowadzenie wszystkich pojazdów
1 uczeń gimnazjum na prowadzenie wszystkich pojazdów
1 uczeń gimnazjum na prowadzenie samochodów
1 uczeń gimnazjum na prowadz. motocykli
15 nowych członków „ „ „
22

5 członków ukończyło kursy z dobrym wynikiem, lecz z powodu braku maszyny nie poddawali się jeszcze urzędowemu egzaminowi.

Ogółem przeszło kursy dla kierowców 27 osób.

Rzuconą przez Zarząd Polskiego Związku Motocyklowego myśl urządzenia specjalnego „miesiąca propagandy motoryzacji“ Zarząd naszego Klubu przyjął z aplauzem. Miesiąc propagandy został ogłoszony od 15 maja do 15 czerwca.

Wszystkich nowych członków, przyjętych do Klubu w miesiącu propagandy zwolniono od opłaty wpisowego.



Długoletni i zasłużony wiceprezes Klubu Eugeniusz Faust.

Zarząd Klubu wśród swoich członków propagował camping (wczasy obozowe) i w tym celu w dniu 28 maja roku sprawozdawczego po raz pierwszy demonstrował dwa namioty z urządzeniem. W dniu 17 lipca Klub posiadał już 4 namioty. Podczas wycieczki do Jastrzębia-Zdroju uczestnicy skorzystali z nich, zmuszeni chronić się przed dużym deszczem, który lunął jakby zamówiony. Obozowanie pod namiotami dało uczestnikom wycieczki wiele przyjemności i zadowolenia. — Dziś w Klubie posiadamy już sześć namiotów. —

Tabor Klubu na 31 grudnia 1937 r. składał się z:

Motocykli	29
W roku sprawozdawczym przybyło (po uwzględnieniu ubytku) .	20
Razem motocykli .	49

Przybyło motocykli 69%.

Samochodów . . .	4
Przybyło . . .	6
Samochodów .	10

Przybyło samochodów 150%.

Nie posiadało maszyn w r. poprzednim 4 czł.
Obecnie nie posiada maszyn 11 „

Tabor Klubu składa się z:

Solówek do 100 cmc. pojemn.	sztuk	3		
„ 200 „ „	„	2		
„ 250 „ „	„	8		
„ 350 „ „	„	8		
„ 500 „ „	„	14		
„ 550 „ „	„	1		
Razem	szt.	36	36	

Motycykle z wózkami doczepnymi

do 350 cmc. pojemn.	sztuk	1	
„ 500 „ „	„	3	
„ 550 „ „	„	1	
„ 750 „ „	„	1	
„ 770 „ „	„	2	
„ 850 „ „	„	1	
„ 1000 „ „	„	3	
„ 1200 „ „	„	1	
		13	13
Razem Motocykli			49
Samochodów			10
OGÓŁEM MASZYN			59

Podział motocykli według marek:

A. J. S.	1	Motobecane	1
Ardie	1	Motosacoche	7
Ariel	3	New Imperial	1
B. S. A.	5	Norton	2
D. K. W.	6	N. S. U.	2
Excelsior	2	Puch	2
F. N.	1	Rudge	2
Gmome et Rhône	1	Triumpf	1
Harley-Davidson	2	Velocette	1
Humber	1	Victoria	1
Indian	3	Zündapp	1
Montgomery	2	Razem	49

Podział samochodów według marek:

Aero	1	
B. M. W.	1	
D. K. W.	2	
Fiat	4	
Ford	1	
Opel-Olimpia	1	
Razem	10	10
OGÓŁEM MASZYN		59

28-miu marek.

Według zawodów Członkowie Klubu dzielą się na:

Aptekarze	2	Nauczyciele	1
Emeryci	1	Pracownicy fiz.	2
Fotografowie	1	Przemysłowcy	2
Handlowcy	8	Rzemieślnicy	13
Inżynierowie	4	Technicy	10
Kupcy	1	Urzędnicy państw.	6
Księgowi	7	„ prywatni	12
		Razem	70

Pod względem wojskowości Klub posiada:

Oficerów rezerwy	14
Podoficerów rezerwy	17
Szeregowców rezerwy	17
Nadkontyngentowych	15
W wojsku nie służyli	7
Razem	70

Członkowie Klubu uprawiają sport motocyklowy:

od 1938 r.	12	od 6 lat	3	od 13 lat	4
„ 1 roku	5	„ 7 „	6	„ 14 „	1
„ 2 lat	8	„ 8 „	4	„ 15 „	3
„ 3 „	2	„ 9 „	2	„ 18 „	2
„ 4 „	2	„ 10 „	1	„ 26 „	1
„ 5 „	4	„ 12 „	3	Nie uprawia jeszcze jazdy	7
				Razem	70

Wiek Członków jest następujący:

21 lat	1	30 lat	4	37 lat	6	45 lat	3
24 „	4	31 „	1	38 „	2	46 „	1
25 „	3	32 „	5	39 „	1	47 „	2
26 „	2	33 „	1	40 „	1	51 „	2
27 „	5	34 „	4	42 „	5	55 „	1
28 „	3	35 „	1	43 „	4	67 „	1
29 „	2	36 „	2	44 „	1	„	

Członków w wieku od 21 do 30 lat włącznie posiadamy 25 czyli 35,7 %, w wieku od 31 do 40 lat — posiadamy 25 czyli 35,7%, i od 41 do 67 lat — 20, czyli 28,6%.

Według daty wstąpienia do Klubu Członków dzielimy:

z 1929 r. członków	3	z 1934 r. członków	2
„ 1930 „ „	3	„ 1935 „ „	1
„ 1931 „ „	4	„ 1936 „ „	8
„ 1932 „ „	1	„ 1937 „ „	9
„ 1933 „ „	1	„ 1938 „ „	38

Członków założycieli Klubu pozostało tylko 3, to jest 4,3%, ze starszych lat pozostało 12 członków, czyli 17,1%, a narybek z ostatnich trzech lat wynosi 55 członków, tj. 78,6%.

Według miejsca zamieszkania Członkowie Klubu pochodzą:

1. Z miasta, w którym jest siedziba Klubu 40 osób = 57,1%.
2. Z powiatu, na którego terenie jest siedziba Klubu 17 osób = 24,3%.
3. Z innych powiatów i miejscowości Polski 13 osób = 18,6%.

Z wyżej podanych zestawień widzimy, że przyrost ilości członków w Klubie wynosi 102,7%, narybek z ostatnich trzech lat wynosi 78,6% oraz tabor klubowy w roku sprawozdawczym wzrósł w motocyklach o 69% i w samochodach o 150% a w ogóle wzrósł o 126,9%.

Te wyniki są bardzo poważne.

Obecny Zarząd K. M. Z. D.



Wiceprezes — Ignacy JASIŃSKI, sekretarz — Wacław BIAŁAS, prezes — Henryk LEVITTOUX, kapitan — Teodor GŁUCH, skarbnik — Stefan NIESZPOREK, gospodarz — Janusz PŁACHECKI, kapitan — Tadeusz Henryk NAMIECZKOWSKI.

Badając głębiej przyczyny pomyślnego rozwoju sportu motocyklowego na terenie działalności Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego, przychodzimy do wniosku, iż sprawiła to nietylko wielka propaganda, jaką prowadził w roku sprawozdawczym Zarząd Klubu w prasie, radio oraz przez organizowanie ciekawych zawodów, dostępnych dla niezrzeszonych motocyklistów, bezpłatnych kursów dla kierowców motorowych i świątecznych wycieczek turystycznych z udziałem niezrzeszonych. Do rozwoju sportu motocyklowego znacznie się przyczyniło ułatwienie przez Państwo kupna nowych maszyn przez zmniejszenie ceny o 20 procent, oraz zwolnienie maszyn o pojemności do 100 cmc. od

świadczeń i rejestracji wojewódzkiej, jak również otwarcie w Sosnowcu przedstawicielstwa handlowego z dziedziny motocyklowej, które ułatwiło nabywanie miejscowym sportowcom motocykli na raty. Dotychczasowe ulgi i ułatwienia nie są jednak dostateczne do całkowitego rozwiązania naszej kwestji, należałoby jeszcze:

a) obniżyć cło od nowych maszyn, sprowadzanych z zagranicy,

b) obniżyć ceny części zamiennych,

c) zwolnić od rejestracji wojewódzkiej i podatku drogowego motocykle o pojemności do 250 cmc.

Powyższe ulgi bezspornie spowodują szeroki rozwój sportu motocyklowego, lecz żeby ten sport był silny, zdrowy, należycie zorganizowany i zdolny świadczyć Państwu te usługi, jakich od niego Państwo ma prawo wymagać,jest niezbędne — zrzeszanie się motocyklistów w Klubach, podporządkowanych Polskiemu Związkowi Motocyklowemu. Idzie to jeszcze bardzo opornie, gdyż (jak mogliśmy zebrać materiał) na Śląsku w 1937 roku na 12 motocyklistów przypada dwóch zrzeszonych w Klubie, a na terenie Zagłębia 2 zrzeszonych na 5 motocyklistów, stosunek ten w całym Państwie wynosi dwóch zrzeszonych na 8 motocyklistów.

Obecnie przy większym rozwoju motoryzacji napewno nie o wiele się ten stosunek poprawił.

Poważnym powodem niechęci do zrzeszania się motocyklistów jest brak jakichkolwiek ulg i przywilejów dla zrzeszonych, którzy odwrotnie, jako tacy, ponoszą świadczenia na rzecz Klubu, tracąc swobodę ruchu przez stałe dopingowanie ich do różnych imprez klubowych i t. p.

Jedyna ulga: przy przewożeniu maszyny kolejami, nie bardzo pociąga motocyklistę, z dobrodziejstwa tego bowiem, jak wskazuje życie, korzysta znikoma ilość motocyklistów, np. w naszym Klubie legitymacje ulgowe do



Nasz brawurowy zawodnik Władysław Masłoń, zasłużony członek zarządu.

przewożenia maszyn posiada tylko 18 członków, to jest zaledwie 24,3%, a korzystało z z ulgowego przewozu motocykli tylko 3% członków. Jedynie **ulgi specjalne i przywileje dla zrzeszonych** motocyklistów mogą pociągnąć „dzikich" do Klubu tak, jak tylko zniżka cen kupna maszyny i ulgi poruszyły z martwego punktu naszą motoryzację.

Mamy nadzieję, że poprawić ten stan rzeczy mogą następujące ulgi i przywileje:

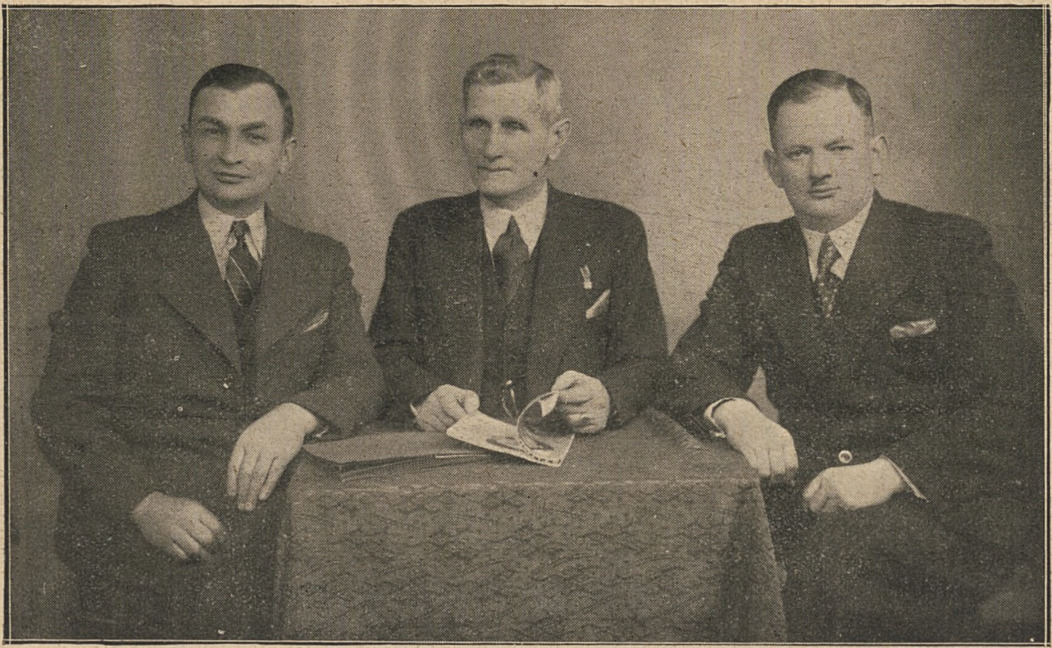
1) obniżenie dla motocyklistów zrzeszonych cen materiałów pędnych,

2) obniżenie podatku drogowego od wszystkich maszyn w posiadaniu motocyklistów zrzeszonych.

3) bezpłatne korzystanie przez zrzeszonych motocyklistów z imprez, urządzanych przez Kluby,
4) powierzenie Klubom Motocyklowym egzaminowania kandydatów na kierowców motocyklowych.
5) korzystanie z możności przyjmowania udziału w wycieczkach zagranicznych, organizowanych przez Polski Związek Motocyklowy.

To są nasze postulaty, o które walczyć nam należy.

Nasi Jubilaci



Czesław Ciszewski, Henryk Levittoux, Leon Dziordziński.

BILANS
Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego
na dzień 31 grudnia 1938 r.

			zł.				zł.
	Kasa .	zł. 282,36			**Fundusz zapasowy**	zł. 158,50	
1.	P. K. O. .	„ 20,49	302,85	1.	„ do dysp. Zarządu	„ 105,—	263,50
2.	**Ruchomości** . . .		40,90	2.	**R-k Członków** . . .		7,50
3.	**Materiały** . . .		91,73	3.	**R-k Strat i Zysków**		
	Dłużnicy	zł. 16,50			Zysk z roku ub. .	zł. 231,53	
4.	**R-k Członków**	„ 438,39	454,89		„ roku operac.	„ 387,84	619,37
			890,37				890,37

Sosnowiec, w styczniu 1939 r.

SKARBNIK:
S. Nieszporek.

ZARZĄD:
H. Levittoux, C. Ciszewski, W. Białas, F. Wnuk.

KOMISJA REWIZYJNA:
L. Michalski, Fr. Bendych, M. Mleczko.

R-k Strat i Zysków Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego za rok 1938.

		zł.
1. Składki do P. Z. M.		110,—
2. Koszty porta, depesz i telefonów . . .		145,38
3. Prenumerata czasopism		8,—
4. Koszty podróży		60,—
5. Koszty reprezentacyjne		66,—
6. Plakiety za turystykę 1938 r.		120,—
7. Nagrody na zawody sportowe		17,—
8. Materiały piśmienne i biurowe		24,80
9. Spisane nieściąg. składki członk. . . .		76,55
10. Spisane manko na olejach i bańkach za lata ubiegłe		50,93
11. R ó ż n e		14,90
12. Z y s k		
Nadwyżka roku ubiegłego . .	zł. 231,53	
„ „ bieżącego . .	„ 387,84	619,37
		1,312,93

		zł.
1. Nadwyżka z roku 1937		231,53
2. Wpisowe od członków . . .	zł. 87,—	
Składki za rok 1938 . . .	„ 777,50	864,50
3. Za sprzed. legitym. kolej.		13,—
4. Zysk na sprzed. olejów . . .	zł. 56,50	
„ „ „ proporcz. . . .	„ 6,90	63,40
5. Zwrot kwot spisanych		5,—
6. Spisane należności wątpliwe		32,75
7. O f i a r y		102,75
		1.312,93

Sosnowiec, w styczniu 1939 r.

SKARBNIK: **S. Nieszporek.**

ZARZĄD: **H. Levittoux, W. Białas, C. Ciszewski, F. Wnuk.**

KOMISJA REWIZYJNA: **L. Michalski, Fr. Bendych, M. Mleczko.**

II. Sprawozdanie finansowe

Część 1 (Wykonanie budżetu)

Sprawozdanie finansowe podzieliliśmy na dwie części. Część pierwsza obejmuje stronę finansową Klubu w ramach zatwierdzonego przez zeszłoroczne Walne Zebranie budżetu, część zaś druga — to ogólna charakterystyka polityki finansowej naszego Klubu.

Przystępujemy do porównania kwot, preliminowanych na rok 1938, z rzeczywiście osiągniętymi i wydatkowanymi.

W dochodzie preliminowano:

	zł	osiągnięto: zł	więcej zł	mniej zł
Składka członkowska	450,—	777,50	327,50	—
Wpisowe .	15,—	87,—	72,—	—
	465,—	864,50	399,50	—

W obydwóch pozycjach dochodowych osiągnięto nadwyżkę w wysokości 399,50 zł.

żet został przekroczony razem o 138,28 zł, w innych zaś — wydano mniej o zł 37,20 a w ogóle przekroczono budżet o złotych 101,08.

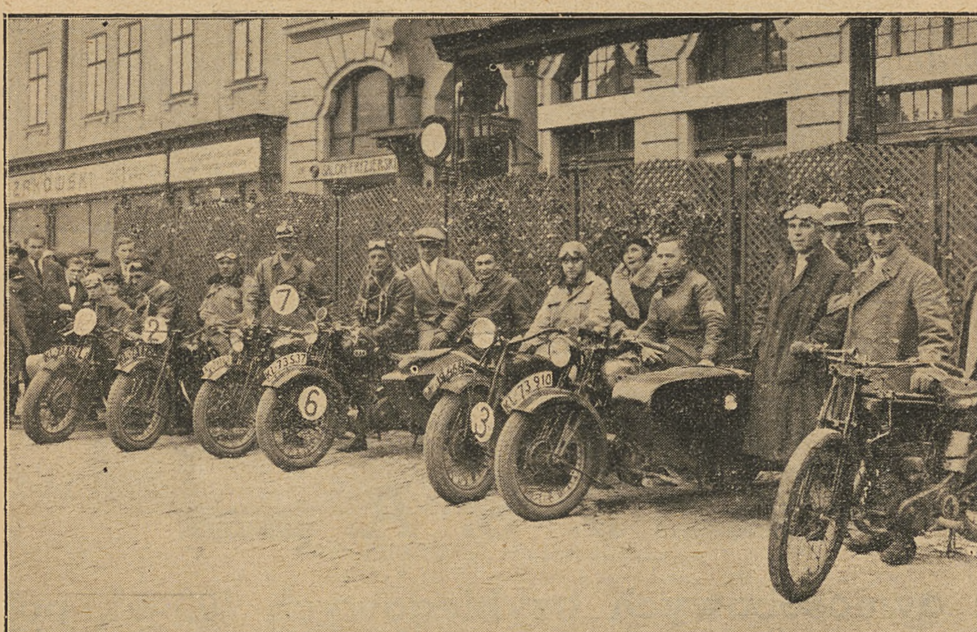
Rozpatrzmy wszystkie pozycje, które zostały przekroczone.

Składka członkowska do P. Z. M. przekroczona została o 20,— zł. przyczyną tego jest zwiększenie się ilości członków Klubu w roku sprawozdawczym o większą ilość członków, niż to przypuszczaliśmy. Cieszymy się bardzo z tego przekroczenia.

Następną przekroczoną pozycją jest pozycja „koszty reprezentacyjne", która została przekroczona o zł. 21,00,—.

Do pozycji tej wpisane zostały następujące rozchody: a) ofiara w kwocie 20,— zł, jaką Zarząd Klubu czuł się w obowiązku złożyć w dni historyczne objęcia Śląska Zaolziańskiego przez nasze Władze na pomoc uchodźcom z Zaolzia i b) koszt znaczka klubowego 3 złote, który przesłaliśmy na żądanie do P. Z. M. — czyli razem niespodziewane wydatki w rubryce kosztów reprezentacyjnych wyniosły 23 złote.

Raid motocyklowy Sosnowiec-Cieszyn 1931 r.



Nasi na półmetku w Cieszynie.
Nr. 3 — zwycięzca kapitan inżynier Aleksander Baran.

W rozchodzie preliminowano:

	zł	rzeczywiście wydatkowano: zł	więcej zł	mniej zł
Składka do P. Z. M.	90,—	110,—	20,—	—
Materiały piśmienne	50,—	24,80	—	25,20
Podróże	60,—	60,—	—	—
Koszty reprezentacji	45,—	66,—	21,—	—
Porto	70,—	145,38	75,38	—
Turystyka	130,—	120,—	—	10,—
Prenumerata pism	10,—	8,—	—	2,—
Różne	10,—	14,90	4,90	—
Nagrody na zawody	—	17,—	17,—	—
RAZEM	465,—	566,08	138,28	37,20

W niektórych pozycjach preliminowany bud-

Wydatki te wynikły z obowiązku moralnego. —

Dalej koszty porta przekroczyliśmy o 75,38 zł, czyli o 107,6%. Bardzo duże pozycje w tym koncie stanowią znaczki pocztowe i blankiety na zlecenia inkasowe, za pomocą których ściągamy od Członków Klubu składki i należności a mianowicie 41,75 zł. i porto za wysłane komunikaty, których zostało wysłane 25 kosztem 67,55 zł.

Bezwzględnie koszty porta podniosły się z powodu wzrostu ilości członków w Klubie, których przybyło nam w porównaniu z rokiem, poprzedzającym sprawozdawczy, 102,7%. Wzrost kosztów porta o 107,6% i wzrost licz-

by członków o 102,7%, bardzo z sobą harmonizują, dla tego sądzimy, że Walne Zebranie uzna Zarząd Klubu w tym wypadku za usprawiedliwiony.

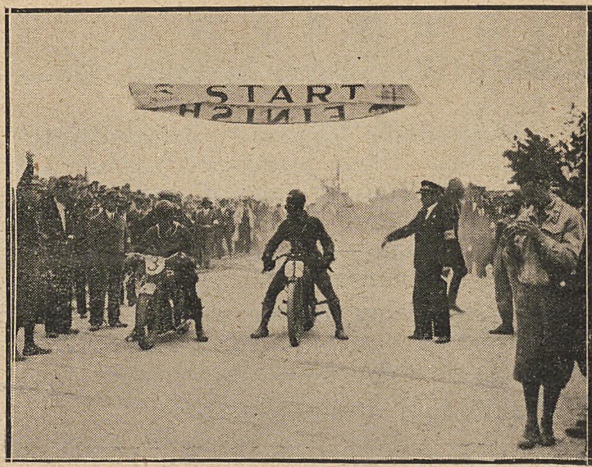
Musimy dodać, że czuliśmy się w obowiązku często informować Członków Klubu komunikatami o życiu wewnętrznym Klubu, stanowiącymi niezbędną więź członków z Klubem. Według zdania Zarządu, duże koszty pocztowe świadczą tylko o żywym tętnie życia klubowego i o sprawności Sekretariatu, co razem wzięte ma tylko strony dodatnie.

Ostatnią pozycją przekroczoną jest pozycja „Różne“, którą przekroczyliśmy o 4,90 zł, z tego powodu, że okazało się koniecznością uzyskać pozwolenie Władz Państwowych na prawo używania odznak klubowych, jak proporczyków i znaczków do surduta. Koszty te wyniosły: znaczek klubowy 3 zł. i opłata stemplowa 7,70 zł., a razem 10,70 zł.

Do przekroczonych pozycyj możemy zaliczyć jeszcze dwie pozycje razem wzięte, o jednym charakterze, a mianowicie „turystyka“ i „nagrody na zawody“.

Na turystykę, a właściwie na nagrody za turystykę, było preliminowanych 130 zł., a faktycznie na nagrody za turystykę i nagrody na zawody wydatkowano razem 137 zł., (to jest 120 zł. i 17 zł.), czyli fundusz nagrodowy przekroczyliśmy o 7 złotych. Było to konieczne ze względu na potrzebę organizacji zawodów, w których by przyjęły udział szersze koła niezrzeszonych motocyklistów.

Na starcie wyścigu jubileuszowego w 1934 r.



1. Geyer Alfred i 3. Dziech Edward.

Pokrycie powyższych przekroczeń budżetowych uskuteczniliśmy z zysków na sprzedaży olejów i proporczyków, oraz z ofiar.

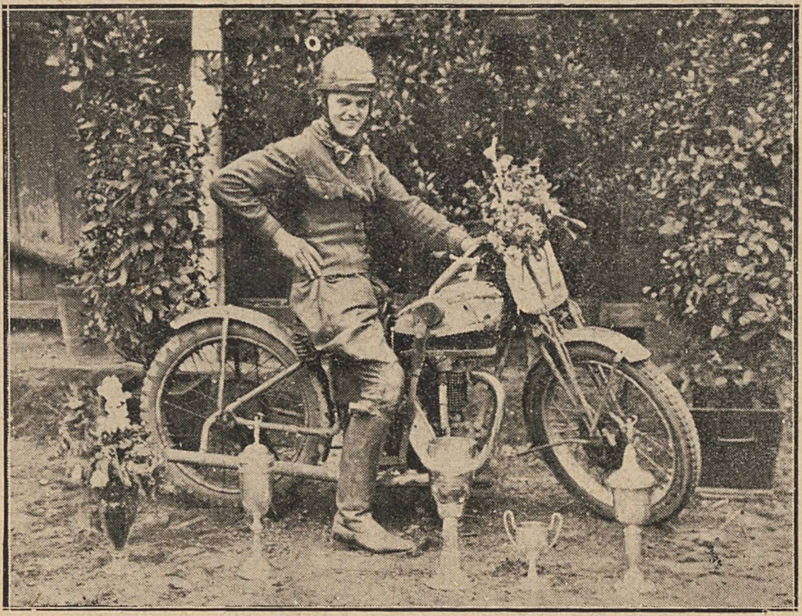
Bardzo ważną pozycją w budżecie każdego motocyklisty jest wydatek na smary i dziwimy się niezmiernie, że tak mała ilość Członków korzysta z olejów, specjalnie sprowadzonych przez Klub dla Nich.

Nie mówiąc już o tym, że, jak to sami stale przekonywamy się, że za oleje na rynku płacimy o wiele drożej, ale jeszcze ta okoliczność, iż kupując na rynku, nie wiemy,

co kupujemy, powinna by Panów zachęcić do zaopatrywania się w oleje z Klubu. Choć tak małą ilość oleju sprzedaliśmy Członkom, bo tylko 130,1 litra, to jednak na tej tranzakcji Członkowie zaoszczędzili sobie przeszło 120 złotych i co najważniejsza, otrzymali pierwszorzędny produkt, co jest wielkim plusem, gdyż tylko dobry olej konserwuje należycie maszynę.

Część 2. (Uwagi w związku z bilansem na 31-XII 1938 r.)

Bilans Klubu za ubiegły rok obrachunkowy jest bilansem wybitnie płynnym; zamknęliśmy go czystym zyskiem w wysokości zł. 387,84, co wraz z nadwyżką z roku 1937-go w wysokości złot. 231,53 daje sumę Zł. 619,37 czystego zysku za dwa ubiegłe lata. Wyniki te podkreślają bardzo ostrożną, może nawet



Nasz klubowiec Rudolf Breslauer
zaliczony przez P. Z. M. do czołowych zawodników Polski.

nazbyt ostrożną gospodarkę finansową Klubu, dyktowaną przykrymi doświadczeniani lat ubiegłych, zamykanych stratami.

Niemniej jednak fakt uzyskania tak dużej nadwyżki ma także swoją ujemną stronę, świadczy on o tym, iż Klub nie wyzyskał w okresie dwu ubiegłych lat swoich możliwości finansowych, a winę za to ponoszą Członkowie Klubu przez niepunktualne wpłacanie należności za składki i oleje.

Przy tej okazji apelujemy do Członków o danie większych możliwości działania przyszłemu Zarządowi przez punktualne spłacanie swych zobowiązań wobec Klubu, bez oczekiwania na przysłanie zlecenia inkasowego, które bardzo często przychodzi nie w porę i nie jest mile widziane.

Strona czynna bilansu wykazuje środki płynne w wysokości 780,47 zł.; jeżeli z kwoty należności od członków obliczyć nawet 25% na należności nieściągalne, co byłoby bardzo smutnym objawem, to otrzymamy kwotę 630,— zł., będącą z końcem roku obrachunkowego do dyspozycji Zarządu. Kwotę tę, plus przypuszczalne wpływy za składki w roku przyszłym, preliminowane bardzo ostrożnie, w wysokości 850 zł., razem więc okrągłe zł. 1,480,— można i należy w przyszłym roku wydać, żeby przez wzmożenie działalności Klubu nie dopuścić do dalszego wzrastania zysków, co jest sprzeczne z założeniami istnienia i działalności Klubu. W ramach tej kwoty zawarliśmy preliminarz budżetowy na rok 1939, którego wykonanie zależy — specjalnie podkreślamy wyłącznie od Członków Klubu.

Przy omawianiu strony czynnej bilansu musimy zwrócić uwagę na smutny fakt, iż na podstawie uchwały Walnego Zebrania z dnia 30 stycznia 1938 roku spisane zostały nieściągalne należności od b. członków Klubu w wysokości zł. 76,55 i manko na olejach i bańkach w sumie zł. 50,93.—.

Strona bierna bilansu nie wykazuje żadnych zobowiązań.

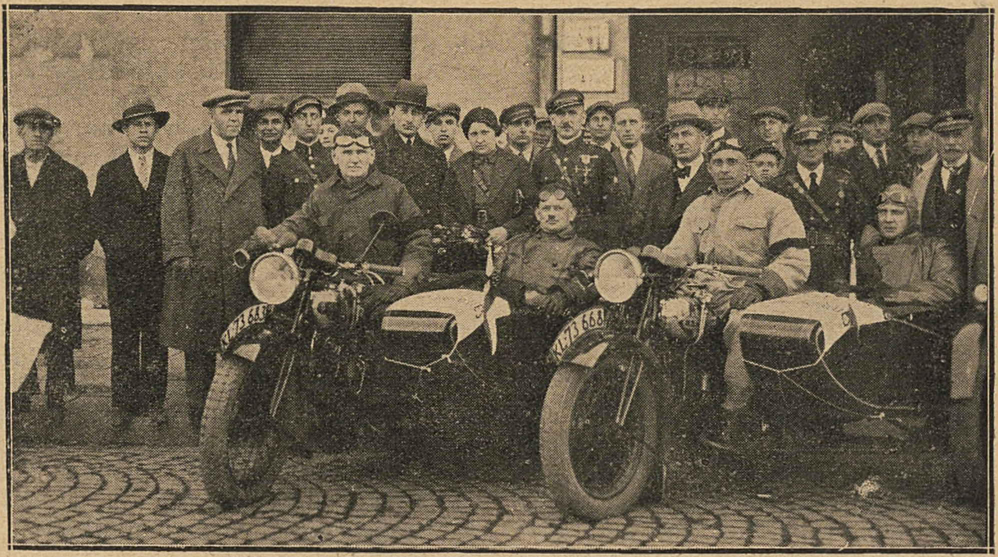
Należności za oleje zapłaciliśmy gotówką, jak wszystkie inne zobowiązania Klubu.

Oleje odstępujemy Członkom w większości wypadków na kredyt.

W roku ubiegłym sprzedaliśmy 130 litrów olejów za cenę własną zł. 521,—, co na 70 członków Klubu stanowi przeciętnie 1,9 litra, jest to napewno zaledwie 20% olejów, które członkowie w sezonie zakupili poza Klubem.

Jak widzimy, sytuacja finansowa Klubu, będąca siłą dynamiczną każdej organizacji, jest pomyślna i są podstawy do twierdzenia, że będzie się stale polepszać, drogą wzrastania ilości członków Klubu.

Odjazd zespołu sosnowieckiego na zjazd motocyklowy do Brukseli w 1935 r.



Prezes H. Levittoux z L. Dziordzińskim, wiceprezes E. Faust z F. Piwońskim.

III. Sprawozdanie sportowe

Klub Motocyklowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu nie posiada jakichkolwiek kapitałów zapasowych, które by mogły służyć za podstawę funduszu specjalnego na cele czysto sportowe.

Fundusze można osiągnąć jedynie przez organizowanie imprez dochodowych, które jednak z braku toru zamiast dochodu dawały nam deficyt, pokrywany z ofiar członków.

Istniejący w Sosnowcu tor motocyklowy, należący do Towarzystwa Sportowego „UNIA", był dla nas niedostępny z powodu stawiania nam przez Sekcję Motocyklową tego T-wa warunków nie do przyjęcia.

Przy tej sposobności musimy zaznaczyć, że sam tor nie entuzjazmował nas, gdyż nie jest on odpowiedni do wyścigów. Podniesione ziemne wiraże przy najmniejszej wilgoci stają się bardzo niebezpieczne, a z powodu wąskości terenu — boiska wiraże są dość ostre i zmuszają do nadmiernego zmniejszania szybkości na wirażach.

Powstałej myśli urządzenia własnego toru nie wprowadziliśmy w życie. Odpowiadające potrzebom toru tereny zostały dawniej pozajmowane w okolicy miasta przez starsze organizacje sportowe, a dzierżawa lub nabycie terenu jest bardzo trudna, gdyż właściciele terenów stawiają nadzwyczaj ciężkie warunki.

Wobec znacznego przyrostu obecnie członków, którzy tak inicjatywą, staraniami jak i pomocą przy budowie mogą wiele przyczynić się do urzeczywistnienia projektu budowy toru własnego, Zarząd K. M. Z. D. na porządku obrad Walnego Zebrania postawił wniosek rozpatrzenia wszechstronnego budowy własnego toru.

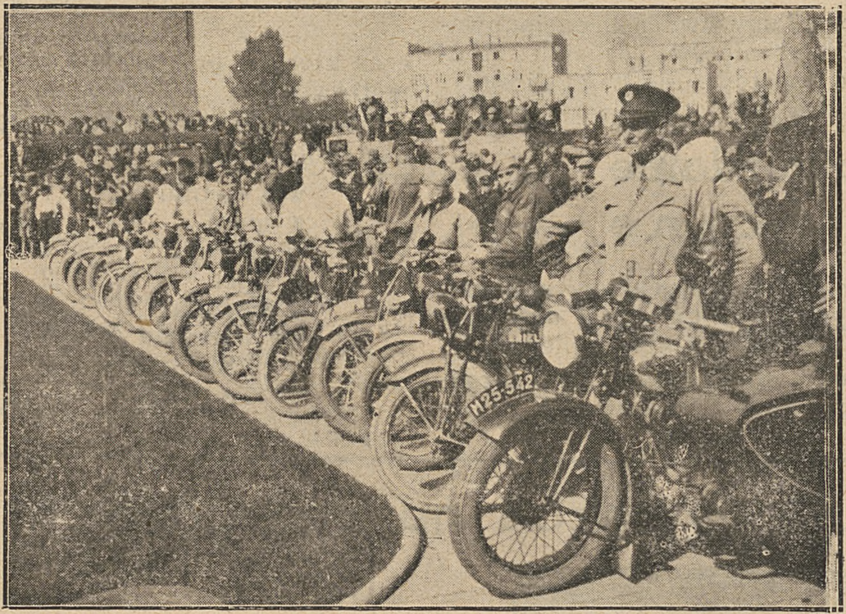
A więc nie mając możności organizowania zawodów o zasięgu ogólnopolskim z przyczyn wyżej wymienionych Zarząd Klubu organizował w ciągu roku sprawozdawczego zawody szosowe, dostępne dla członków Klubu i niezrzeszonych motocyklistów, nie wymagające większych nakładów pieniężnych.

Aby zachęcić motocyklistów do udziału w zawodach, a jednocześnie zmusić ich do zrozumienia zadania zawodów organizowaliśmy je pod pewnymi hasłami.

I tak klasyczny „kilometr — lance“ zorganizowaliśmy pod hasłem „poznaj swoją maszynę“. Hasło to zachęciło wielu do udziału w zawodach, gdyż zawodnik zrozumiał, iż przez udział w zawodach nie tylko pokaże swoją brawurę, ale i pozna swoją maszynę, o czym przed rzuceniem tego hasła wcale nie myślał. Inne znów zawody szosowe, polegające na przejechaniu jednego kilometra, z obowiązkiem zapalenia zimnego silnika i zatrzymania się na mecie, zorganizowaliśmy pod hasłem „panuj zawsze nad maszyną“. Zaciekawienie tymi zawodami było bardzo duże i wielu motocyklistów stanęło na starcie, gowej Velocette, z szybkością 150 km/godz. w klasie 350 cmc. sportowej p. Włodzimierz NIEPOŃ z K. M. Z. D. na B. S. A. z szybkością 90,0 km/godz., w klasie 500 cmc. p. Bolesław MAŁAS z K. M. Z. D. z szybkością 101,4 km/godz. i w klasie 500 cmc. z wózkiem doczepnym pani Wiesława GŁUCHOWA z szybkością 80 km/godz.

Zawody pod hasłem „panuj zawsze nad maszyną“ cieszyły się jeszcze większym powodzeniem. Na starcie stanęło 31 zawodników, w tym 8 niezrzeszonych, 20 członków Klubu M. Z. D. i 3 członków Klubu Dąbrowskiego.

Pierwsze miejsca zdobyli: w klasie 100 cmc. p. Henryk LERMER z K. M. Z. D., osiągając szybkość 44,9 km/godz., w klasie 250 cmc. p. Stanisław WOJEWÓDZKI, niezrzeszony z



Zbieramy się na uroczystość otwarcia sezonu letniego. —

aby się przekonać, czy zawsze panują nad maszyną.

Okazało się jednak, że nie bardzo panujemy nad swoją maszyną, bo często długo trzeba było czekać na zapuszczenie silnika, a co do zatrzymania się na mecie, to pomimo wyznaczenia w poprzek trasy, na dwadzieścia metrów przed metą, linii orientacyjnej i białej chorągiewki, tylko kilku zawodników bez omyłki wykonało zadanie. Pozostali nie dojechali, lub przejechali metę, przez co zmuszeni byli dostawiać się do mety i tracili na czasie.

Zawody pod hasłem „poznaj swoją maszynę“ na starcie zgromadziły 21 zawodników, w tym 3 niezrzeszonych, 14 członków Klubu i 4 członków sąsiedniego Klubu Dąbrowskiego, którzy byli klasyfikowani poza konkursem.

Pierwsze miejsca zdobyli: w klasie 100 cmc. niezrzeszony p. Henryk LERMER, osiągając szybkość 75,7 km/godz., w klasie 250 cmc. p. Stefan ROKICKI, niezrzeszony, z szybkością 83,7 km/godz., w klasie 350 cmc. p. Rudolf BRESLAUER z K. M. Z. D. na wyścigowej Velocette... szybkością 61,1 km/godz., w klasie 350 cmc. p. Wacław BIAŁAS z K. M. Z., osiągając szybkość 55,2 km/godz., w klasie 500 cmc. p. Czesław SIDOROW z K. M. Z. D. rozwinął szybkość 54,1 km/godz. w klasie 500 cmc. z wózkiem doczepnym p. Teodor GŁUCH z K. M. Z. D. osiągając szybkość 47,6 km/godz. i w klasie samochodów p. Eugeniusz FAUST z K. M. Z. D. z szybkością 48,9 km/godz.

Następne zawody nazwane „manewrami jesiennymi motocyklistów“, które odbyły się w dniu 9 października, zaliczamy również do sportowych.

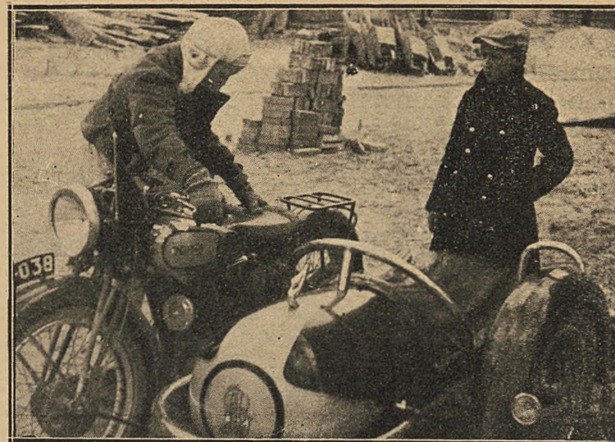
Zadaniem zawodników było przejechanie dwóch kilometrów szosą i 4 kilometrów terenem (po ciężkim piasku) w/g mapy w dwóch grupach. Każda grupa posiadała tak solówki jak i maszyny z przyczepkami i obowiązana była stanąć na mecie (oznaczonej na mapie) w pełnym składzie.

Pierwsza grupa wyruszyła pod wodzą Kapitana Sportowego Klubu pporucznika rezerwy p. T. GŁUCHA, druga zaś pod wodzą prezesa Klubu H. LEVITTOUX. Zwyciężyła

grupa druga, różnica czasu między przybyciem grup wynosiła 12 minut.

Zaznaczamy, że zadowolenie zawodników było bardzo duże i że zawody te przekonały członków Klubu do jazdy terenowej. Nowi członkowie Klubu naszego z ochotą przyjmowali udział w zawodach, organizowanych przez Klub, natomiast nie mogli przyjmować udziału w wielkich raidach i zawodach organizowanych przez inne Kluby, gdyż — przeważnie uprawiając turystykę — nie posiadają odpowiednich maszyn. Jednak Zarząd K. M. Z. D. ma nadzieję, że wśród nowych członków znajdzie zawodników, którzy odważą się spróbować swoich sił w zawodach międzyklubowych, a to tym bardziej, że obecnie klasyfikacja maszyn jest zmieniona przez Polski Związek Motocyklowy na korzyść maszyn sportowych.

W Klubie posiadamy dwóch licencjonowanych zawodników—seniorów, pozostali członkowie o licencje sportowe nie ubiegali się.



Nowopasowana na motorzystkę Jedynaczka z trudem zapala maszynę (pani Wiesia Głuchowa w Bukownie).

IV. Sprawozdanie turystyczne

Turystyka w Klubie Motocyklowym Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu jest dość rozwinięta i przez członków Klubu popierana.

Ogółem w roku sprawozdawczym zorganizowano 20 wycieczek turystycznych, podczas których przejechano razem 36,345 kilometrów.

Wycieczki turystyczne były rozłożone jak następuje:

w kwietniu	1	wycieczka
w maju	3	wycieczki
w czerwcu	2	„
w lipcu	2	„
w sierpniu	4	„
we wrześniu	4	„
w październiku	4	„
RAZEM .	20	wycieczek



Wczasy obozowe.

W tym roku udało się nam przełamać niechęć naszych motocyklistów do wycieczek terenowych i trasa jednej z wycieczek (do Tarnowskich Gór w dniu 4-IX-1938 r.) przechodziła częściowo po drodze nieszosowanej. Pomimo to, że na drodze było spore błoto, sarkania nie było, a przeciwnie przekonaliśmy się, że przezwyciężać trudności jest bardzo przyjemnie.

Udział członków w wycieczkach wyraża się cyfrą 239, udział niezrzeszonych motocyklistów cyfrą 39 i udział gości — 224.

Najliczniejsza wycieczka była do Tych, w której wzięło udział 77 osób, to jest 26 członków. 4 niezrzeszonych motocyklistów i 47 osób gości. Najdłuższa wycieczka zbiorowa wynosiła 350 kilometrów, na Zaolzie. Najmniej liczna wycieczka do Skoczowa, pod Cieszynem, odbyła się przy udziale 4 Członków Klubu, 1 niezrzeszonego i 1 gościa.

Najkrótsze wycieczki odbyły się podczas zawodów sportowych i do Siewierza po 60 kilometrów.

Największą ilość wycieczek zbiorowych, bo aż 18, odbył Kapitan Klubu Teodor Głuch, przejeżdżając 2965 kilometrów.

Indywidualne wycieczki uprawiali:

Teodor Głuch — do Gdyni i z powrotem 1500 klm.

Ludwik Michalski — naokoło Polski 2050 kilometrów.

Włodzimierz Niepoń — na kresy wschodnie 1800 kilometrów.

Stefan Nieszporek — do Gdyni 750 klm.

Za granicę maszynami wyjeżdżali:

Eugeniusz Faust, samochodem, do Estonii i Niemiec — 4592 klm.

Tadeusz Delimata, motocyklem, do Czech, Austrii i Włoch, 3000 klm.

Za udział w zbiorowych wycieczkach turystycznych i przejechanie przewidzianej konkursem ilości kilometrów Zarząd Klubu przyznał plakiety następującym 14-tu Członkom Klubu:

Złote plakiety otrzymali:

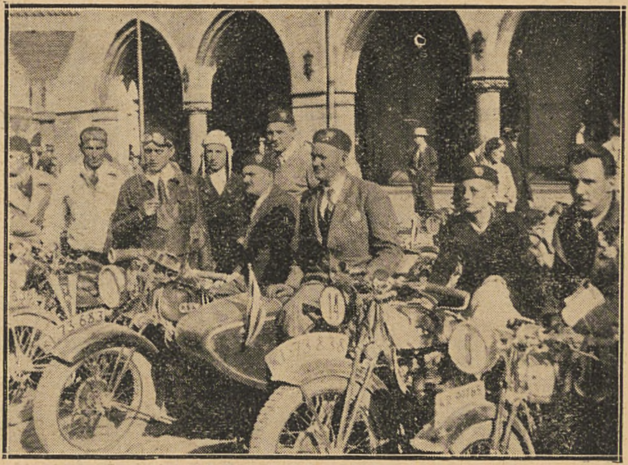
Głuch Teodor
Levittoux Henryk
Michalski Ludwik
Wnuk Feliks.

Srebrne plakiety otrzymali:

Kanczewski Edmund.

Brązowe plakiety otrzymali:

Białas Wacław
Faust Eugeniusz
Hesse Edward



Nasi na Rynku Krakowskim.

Miodyński Zygmunt
Namieczkowski Tad.-Henryk
Niepoń Włodzimierz
Płachecki Janusz
Szwaja Franciszek
Wacewicz Czesław.

Za turystykę zagraniczną **złotą plakietę** Zarząd przyznał **Eugeniuszowi Faustowi.**

Porównując cyfry statystyczne z turystyki roku sprawozdawczego z takimiż roku 1937, stwierdzamy, że wycieczek obecnie zorganizowano mniej, a mianowicie 99,9%, udział członków w wycieczkach powiększył się o 5,3%, udział niezrzeszonych motocyklistów wzrósł o 680%, udział gości wzrósł o 31%, ilość przejechanych kilometrów wzrosła o 34,1% i przyznano plakiet za turystykę o 27,3% więcej.

Sosnowiec znajduje się w tym szczęśliwym położeniu geograficznym, że wybór trasy wycieczki jest bardzo ułatwiony. Mamy w bliskości Beskidy i tak piękne miejscowości jak Wisła, Żywiec, Zwardoń, Cieszyn, a obecnie otworzył się przed nami nowy teren nieznany — Zaolzie, który już zdążyliśmy obejrzeć z lotu motocykla, a w roku przyszłym obiecujemy sobie zwiedzić dzielnicę tę dokładniej. Każda nasza wycieczka wobec tak dogodnego położenia geograficznego jest interesująca.



Wypoczynek przy drodze.

Na wycieczki nasze ściągaliśmy niezrzeszonych motocyklistów, propagując je i odpowiednio oświetlając w prasie miejscowej i Polskim Radio w Katowicach.

Rezultaty propagandy były dobre. Na jednej wycieczce mieliśmy aż 13 niezrzeszonych, których z czasem pochłonęliśmy w Klubie naszym.

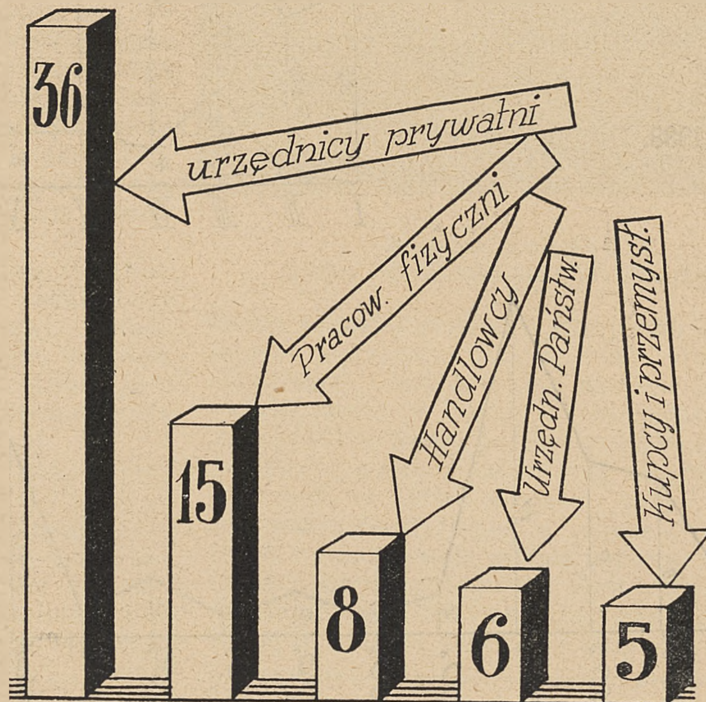
Ogółem członkowie Klubu w wycieczkach zbiorowych i indywidualnych przejechali 242.000 klm. na co zużyli około 12 ton benzyny.

Celem ożywienia życia towarzyskiego w Klubie, Zarząd organizował podczas wycieczek majówki z obowiązkiem udziału w nich rodzin Członków Klubu. Członkowie Klubu, zamieszkali w Myszkowie, urządzili jedną majówkę w pięknym lesie pod Mijaczowem. Na tym miejscu wyrażamy podziękowanie i uznanie organizatorom, którym przyświecała piękna myśl pogłębienia spółżycia Członków Klubu.

W karnawale zorganizowano w podziemiach „Savoy'u" zabawę taneczną, która zgromadziła 21 osób. Była to pierwsza próba, którą należy uważać za zupełnie udaną.

Nauczeni doświadczeniem projektujemy i w przyszłości zorganizować kilka zabaw, o które już Członkowie się dopominają.

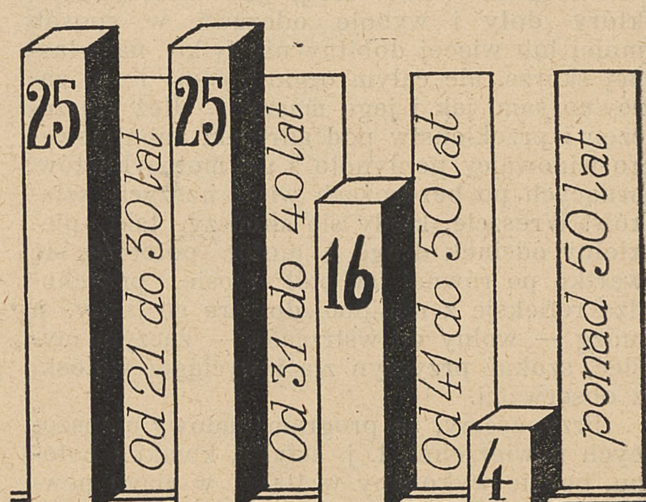
Członkowie Klubu według zatrudnienia w roku 1938.



Członkowie Klubu w stosunku do służby wojskowej w roku 1938.



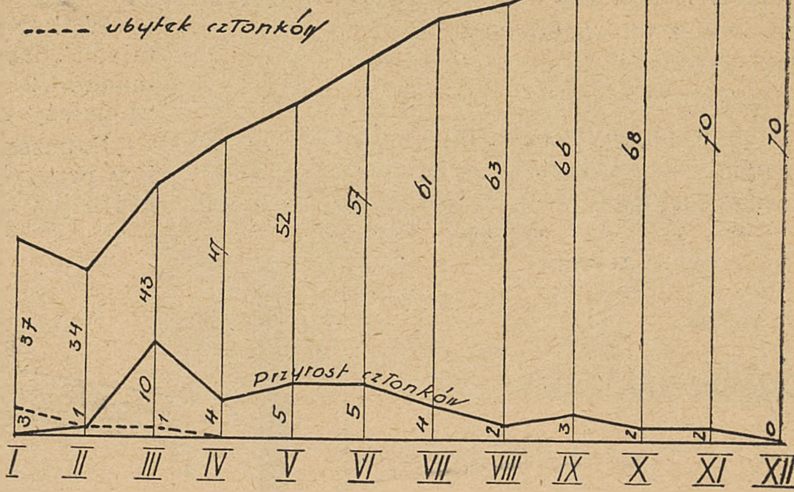
Członkowie Klubu według wieku w roku 1938.

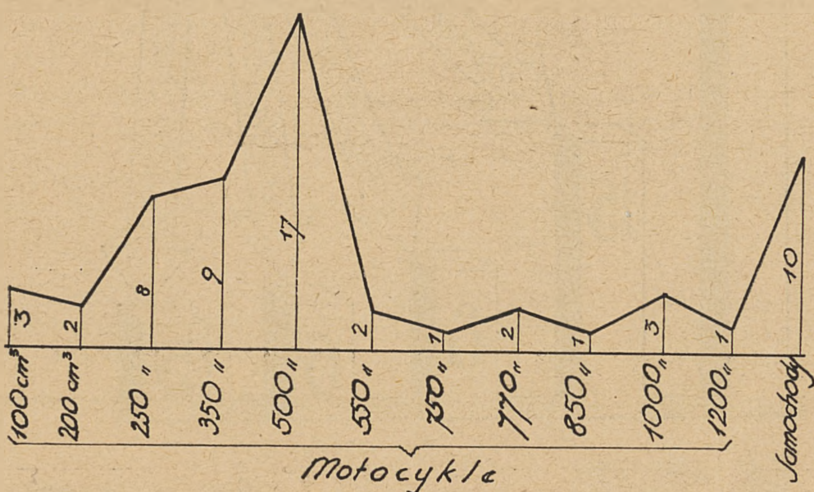


Ruch

Członków Klubu

w roku 1938.





Podział

taboru Klubowego

według

pojemności

w roku 1938.

Ignacy Jasiński

O szosach — z siodełka motocyklisty

Nikt się z pewnością nie interesuje w takim stopniu stanem dróg, jak motocyklista, który doły i wyboje odczuwa w sposób mniej lub więcej dobitny nie tylko na własnej skórze, ale całym organizmem i to zarówno sam, jak i jego maszyna. Ileż złorzeczeń i przekleństw pod adresem anonimowego winowajcy popłynęło z ust motocyklistów, brnących po bezdrożach wielu naszych szlaków! Wreszcie, kiedy się skończy taki piekielny odcinek drogi i motor potoczy się wartko po równej jak stół szosie, przychodzą refleksje z minionej dopiero co jazdy, a mózg — wolny od wstrząsów — zaczyna myśleć, szukać przyczyn zła i wyciągać wnioski z obserwacji.

Przypuśćmy, że program budowy ulepszonych nawierzchni, t. j. asfaltu, kostki i betonu, będzie wykonany w 100% w ciągu pewnej ilości lat Przypuśćmy, że równe i proste autostrady potną nasz kraj w różnych kierunkach. Czy wtedy zwykłe, żwirowane szosy znikną zupełnie? Przeciwnie — powinno być ich jeszcze więcej. Dzisiejsze szosy awansują wprawdzie na trwałe drogi, lecz ileż mamy tak ważnych dróg, które obecnie świecą błotem i należą do kategorii niedostępnych, choć często powinny spełniać rolę znacznie ważniejszą niż dotychczas. Niechże ich błoto zniknie pod tłuczniem, a malownicze zygzaki przyjmą formę linii prostych i łuków. Gdybyśmy więc wszystkie dzisiejsze szosy przebudowali na szlaki pierwszej klasy, zrobilibyśmy dużo, lecz — jeśli nie przebudujemy wszerz — mnóstwo ciekawych okolic kraju pozostanie nadal „terra incognita".

Skoro więc szosy nie można przez długie jeszcze lata traktować jako formy przejściowej — należy jej poświęcić dużo uwagi w związku z rozwojem motoryzacji.

Przede wszystkim należy stwierdzić, że szosa walcowana, będąca w stanie dobrym, pod względem użytkowym nie ustępuje nawierzchni ulepszonej. Kurz, towarzyszący pojazdowi, jest oczywiście przykry, ale wynagradza to dobre trzymanie się drogi i pewność jazdy. W obrębie osiedli winna być bezwzględnie nawierzchnia twarda.

Nietrwałość nawierzchni walcowanej i stosunkowo znaczne koszty utrzymania są głównym argumentem przeciwników szos.

Drogi o nawierzchni trwałej bezwzględnie są lepsze, ale pozwolić sobie na nie mogą tylko państwa bogate, na nasze stosunki natomiast lepsza jest zasada — więcej dobrze utrzymanych szos, niż znikoma ilość autostrad.

Powtarzam — dobrze utrzymanych, szosa bowiem z wybojami — to pułapka, nie arteria komunikacyjna.

Na temat dróg tyle już napisano, że zabieranie w tej sprawie głosu jest — zdawałoby się — wyważaniem otwartych drzwi, z drugiej jednak strony jest to dowodem, w jakim stopniu sprawa jest ważną, a dla dobra problemu warto naświetlić go od strony może nieciekawej, lecz nie mniej ważnej.

Jak dzisiaj wygląda sprawa konserwacji nawierzchni szosowej? W jezdni, początkowo równej, powstają zagłębienia, dołeczki, dołki, wreszcie wyboje. Taki stan trwa parę lat, wreszcie pomyślano o remoncie, bo na wybiegach pojawiają się pryzmy kamieni, kilku bezrobotnych dostało pracę przy tłuczeniu kamienia, rosną pryzmy tłucznia i... minął sezon. Później pryzmy rozpełzają się na wszystkie strony, mieszają się z błotem i na wszelaki sposób utrudniają jazdę, w zdeformowanej postaci leżąc całe lata. A tyle dołków napróżno czeka, żeby ktoś w ich czeluście wrzucił parę łopat tłucznia.

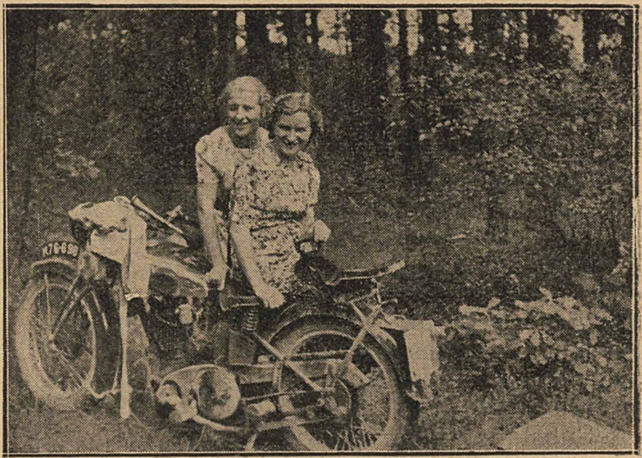
Ale kto wrzuci? Może budżet obcięty, brak kredytu, dość, że nieopatrzny turysta, wpadłszy w takie piekiełko nie wie, czy ma jechać dalej, czy zawrócić.

Ponieważ nic nie trwa wiecznie, więc kiedyś wreszcie rozkopuje się szosę, po kawałeczku, ratami, robi się objazdy po różnych wertepach, a kiedy znów znikły pryzmy i powierzchnia szosy wygładziła się — sprawa powtarza się znów od początku — jak wyżej.

Taka gospodarka naraża na koszty społeczeństwo, a kierowców dodatkowo na roztrój nerwowy, zapalenie nerek, lub zgoła połamanie kończyn.

Należy skończyć z pozostawianiem szosy bez opieki na lata całe. Drobne uszkodzenia, które w pierwszej fazie można naprawić kosztem groszowym, wymagają później znacznych środków, a w międzyczasie uniemożliwiają lub utrudniają jazdę. Łatwiej wyznaczyć w budżecie pewną stałą sumę na utrzymanie szosy niż jednorazowo wydatkować stokrotnie więcej na przebudowę. Należy prowadzić konserwację metodą zapobiegawczą od dnia oddania szosy do ruchu.

Motocyklista, zna dobrze proces tworzenia się dołków: — na równej jezdni, w pierwszej fazie w pobliżu środka tworzą się wgłębienia kilkumilimetrowe, dla ruchu pojazdów jeszcze nieodczuwalne, w ilości stosunkowo niewielkiej. Łatwo można miejsca takie zauważyć zaraz po deszczu, jako jaśniejsze plamy, pokryte wodą, pozbawione piasku i mułku. Kiedy guma pojazdu przy szybkiej jeździe trafi na takie miejsce, woda zostanie raptownie rozpluśnięta, a razem z wodą zostanie wymyta część mułku, tworząca spoiwo między ziarnami tłucznia. Jednocześnie ssące działanie opon odrywa luźniejsze ziarna. Po każdym deszczu dołek się pogłębia, a — kie-



Nasze gosposie
panie: W. Głuchowa i W. Wnukowa.

dy sięgnie do warstwy grubszego tłucznia — z pomocą oponie przychodzi żelazna obręcz koła, która miażdży grubsze ziarna tłucznia i proces pogłębiania postępuje szybko naprzód. Tam, gdzie szosa posiada znaczną pochyłość — czy to w profilu poprzecznym czy podłużnym — w miejscach nasłonecznionych i przewiewnych, gdzie jest ułatwiony odpływ czy szybkie wysychanie, dołków jest mniej. W miejscach poziomych i w cieniu — więcej. Najbardziej narażony na powstawanie dołków jest środek szosy, jako miejsce o najmniejszym nachyleniu i najbardziej uczęszczane — co jest powodem, że jezdnia z czasem robi się płaska, a to jeszcze bardziej sprzyja tworzeniu się dziur.

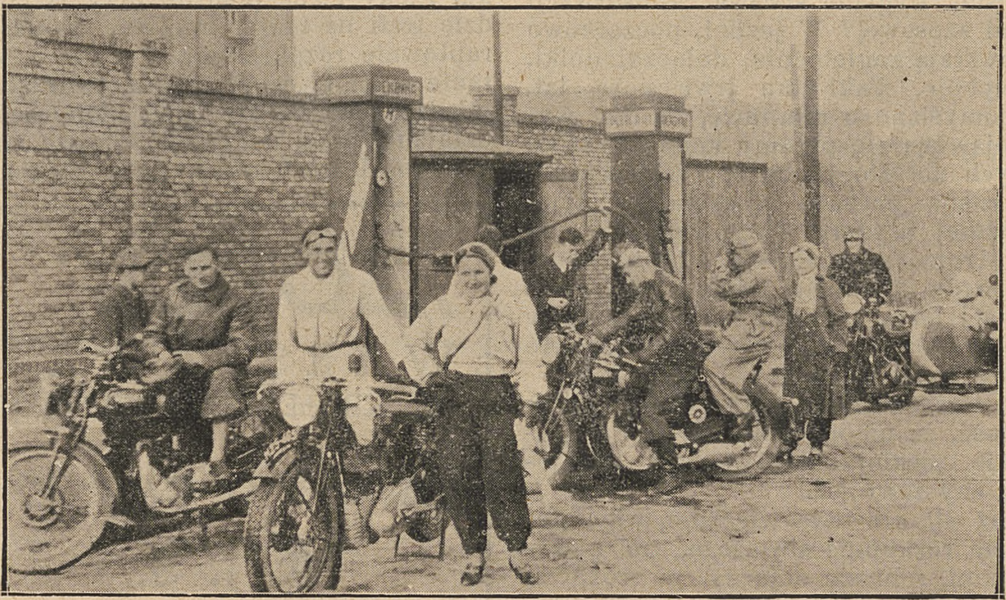
Substancja skorupy szosy podlega również niszczeniu w postaci pyłu, unoszącego się z wiatrem na okoliczne pola i temu zapobiec nie można. Można jednak starać się, żeby niszczenie się skorupy szosy postępowało równomiernie na całej powierzchni.

Ażeby to osiągnąć należy nową szosę oddać pod opiekę specjalnych robotników, zaopatrzonych w zapas grysiku, łopatę, ubijaczkę, a ich zadaniem byłoby niedopuszczenie do tworzenia się wklęsłości.

Zważywszy jak powoli w pierwszym okresie tworzą się zagłębienia, usuwanie ich byłoby sprawą łatwą i jeden robotnik z pewnością mógłby łatwo obsłużyć parę kilometrów drogi. Jeśli by jeszcze można było raz wczesną wiosną przesypać jezdnię cienko grysikiem i przewalcować, żeby wyrównać ubytek kory oraz erozyjne działanie mrozu i odwilży, szosa przydatnością i trwałością dorównywałaby kostce, która też nie jest wieczna.

Jeśli do powyższych wywodów dodać fakt, że budowa szos jest tańsza, stosunek wartości robocizny i materiałów korzystniejszy niż przy nawierzchniach t. zw. trwałych, do wykonania można użyć robotników niewykwalifikowanych — wartość szosy z gospodarczego punktu widzenia przedstawia się znacznie lepiej niż sądzi się naogół — trzeba tylko konserwację szos prowadzić metodycznie i bardziej starannie.

Żądamy więcej dobrze utrzymanych szos!



Popas maszyn.

Stefan Nieszporek

Klub — czy własna... dzika ścieżka...

Dlaczego nie należysz do Klubu...?

Pytanie to kierujemy do wszystkich niestowarzyszonych motocyklistów. Jestem pewny, że żaden z nich nie potrafi dać przekonywującej odpowiedzi; muszą jednak istnieć jakieś przyczyny, które powodują, że w Polsce na 16000 właścicieli zarejestrowanych motocykli i nierejestrowanych setek tylko — 2000 należy do klubów. Przyczyny te są natury psychologicznej, leżą one w naszym charakterze. Jesteśmy zbyt wielkimi indywidualistami i posuwamy tę naszą właściwość, nieraz może bezwiednie, tak daleko, że w pewnych wypadkach staje się ona występkiem i niemal zdradą stanu.

Motoryzacja jest jednym z najważniejszych czynników obronności Państwa. Zdanie to stało się truizmem z którym spotykamy się codzień i na każdym miejscu, a najlepiej rozumie go chyba motocyklista, który jest małym

kółkiem w wielkiej machinie motoryzacji i od sprawności jego działania zależy sprawność całości.

Władze wojskowe, czuwające nad rozwojem motoryzacji w Państwie, żądają od Klubów Motocyklowych, zrzeszonych w Polskim Związku Motocyklowym, wychowania dobrych kierowców, którzy w każdej chwili będą mogli przesiąść się na maszyny wojskowe, lub na własnych maszynach spełnią bez zarzutu powierzone im zadania — gdyż do ich spełnienia będą odpowiednio przygotowani.

Z motocyklisty, który pędzi po drodze na oślep, niszczy maszynę wyciskając z niej ostatni dech i staje się zgrozą dla ruchu drogowego i przechodniów, nikt nie będzie miał pożytku. Dobrego kierowcę, znającego maszynę na wylot, umiejącego jeździć po każdej drodze i w każdym terenie, wiedzącego czego od niego będą wymagać w polu, słowem takiego z którego będzie mieć pożytek wojsko — może wychować tylko klub, który jest do tego powołany, rozporządza odpowiednimi pomocami i pracuje według otrzymanych dyrektyw.

Zarządy klubów wzięły sprawę do serca i wychodzą z siebie, żeby znaleźć sposoby ściągnięcia do klubów tej ogromnej ilości — bo aż 87,5% motocyklistów niezrzeszonych, pędzących bez celu po własnych, dzikich ścieżkach, mających na względzie tylko własną przyjemność i głuchych na wszystkie wezwania i apele. Bardzo smutny objaw!

Z 16000 motocyklistów tylko 12,5% t. j. zaledwie co 8 motocyklista należy do klubu i tym właśnie składa dowód, że naprawdę rozumie na czym polega akcja motoryzacyjna, że zdaje sobie sprawę, że posiadanie motocykla nie tylko daje możność miłego spędzenia czasu na wycieczce, ale nakłada także na właściciela obowiązek służenia maszyną i własną sprawnością kierowcy—sprawie obrony Państwa.

Jestem przekonany, że każdy z niestowarzyszonych motocyklistów — czytający te słowa — przyzna rację przytoczonym twierdzeniom i wyciągając logiczny wniosek — jutro zapisze się do klubu.

Dla tych, których nie przekonałem mam jeszcze inny argument: interes własny.

Moje własne przykre doświadczenia dyktują mi twierdzenie: Kandydat na motocyklistę powinien zacząć swoją karierę od zapisania się na członka klubu motocyklowego i to jeszcze przed kupnem maszyny. Dzieje się zwykle odwrotnie i jest źle! Kupno maszyny jest sprawą bardzo poważną i właśnie w klubie motocyklowym kandydat na motocyklistę otrzyma od doświadczonych kolegów fachowe wskazówki jaki typ maszyny najlepiej odpowie jego wymaganiom i celowi, jaki ma spełnić. Przez klub najłatwiej maszynę zarejestruje, najszybciej pozna i opanuje arkany poprawnej jazdy, najprędzej zdobędzie „prawo jazdy". W klubie pomogą mu we wszystkiem i zaopiekują się nim i opieka ta trwać będzie przez cały czas należenia do klubu. Tam zaś, gdzie prezesem jest nieuleczalny ideowiec, ze złotym dla motocyklistów sercem, dla którego motocykl ma wdzięk młodej dziewczyny, a równy stukot silnika jest muzyką sfer, któremu nocami śnią się nieprzejrzane szeregi motocyklowej husarii, tam znajdzie przyszły motocyklista najcudowniejsze

przyjęcie. Stare wygi motocyklowe chodzić będą koło niego jak koło niemowlęcia i karmić go będą motocyklową wiedzą i entuzjazmem po łyżeczce, żeby zbyt silna dawka zapału nie uderzyła mu do głowy i nie złożyła z nóg.

Nie wolno mi też zataić innych korzyści, a więc takich jak świetnie redagowany miesięcznik „Moto“, który każdy członek klubu otrzymuje darmo, stała zniżka na przewóz maszyny koleją, dyplomy i plakiety za sport i turystykę i t. d. I to wszystko za małą składkę członkowską. Młody adept sportu motocyklowego szybko zżyje się ze starymi kolegami. Na starannie przygotowanych wycieczkach krajoznawczych pozna piękno naszego kraju, a na zawodach sportowych nauczy się naprawdę panować nad swoją maszyną i wydobywać z niej maximum sprawności, a jeżeli będzie mieć zapał i kawalerską fantazję, może liczyć na zaszczytne miejsce w rodzinie motocyklistów.

Niezrzeszeni motocykliści—wzywamy Was!

Zerwijcie z bezwładem, obojętnością i egoizmem — zerwijcie się do czynu! Zawróćcie z wąskiej, dzikiej ścieżki na szeroką drogę celowej pracy i czynu! Idziemy do Was ze „Zrywem“ i dla Was go przeznaczamy. Jego treść zapozna Was z naszą pracą, a tytuł niech się stanie hasłem, które odbije się tysięcznym echem po warsztatach, biurach i fabrykach Zagłębia i powróci do nas rzeszą niezorganizowanych motocyklistów.

Przychodźcie — czekamy na Was!

Halina Chwałówna

Z manewrów motocyklowych na Zaolzie

O! jak piękne i przyjemne są wycieczki Klubu Motocyklowego!!!

Każda z nich daje coś nowego, daje tyle niezapomnianych wrażeń, emocji, humoru, beztroski, że mimowoli z dnia na dzień oczekuje się upragnionej niedzieli, którą można tak miło spędzić z dala od szarego, codziennego życia.

Otwieram oczy. Pierwsza myśl, jaka mi się nasuwa — niedziela, zapowiedziane komunikatem manewry motocyklistów. Ale czuję że na tym się nie skończy, ta niedziela da coś więcej. I rzeczywiście, przeczucie mnie nie myliło. Spoglądam w okno, czy też pogoda nam dopisze. Jest ładnie, to grunt!

Gotowi do drogi, wsiadamy na naszą pupilkę (ja, oczywiście, zajmuję wygodne miejsce na tylnym siodełku). Punkt ósma jesteśmy na umówionym miejscu. Witamy się z uczestniczkami i uczestnikami naszych wspólnych wycieczek. Na wszystkich twarzach widać wielkie zadowolenie, całe towarzystwo tryska humorem i niecierpliwie oczekuje wyjazdu (trzeba jeszcze zaczekać na tych, którzy lubią się „trochę“ spóźniać). Nadchodzi czas odjazdu — rumaki się zapalają, warczą — wyjeżdżamy. Sznur motocykli przesuwa się ulicami miasta, Jedziemy, powoli, przyzwyczajając się do rannego zimnego powietrza, które początkowo kłuje nas jakby szpilkami.

Jazda po asfalcie jest wspaniała i daje dużo emocji.

Za Piotrowicami — przystanek i „Manewry“. Ta piękna impreza klubowa, o której wspomina sprawozdanie sportowe zarządu klubu, udała się znakomicie, pominąwszy, że jeden z uczestników zagrzebał się ze swą przyczepką w piasku i biedak długo nie mógł ruszyć (no, ale na szczęście obeszło się bez wysiadania i popychania). Maszyny zdały egzamin jazdy terenowej, my posilamy się potrochu (mamy wspaniałą babkę z rodzynkami) i ruszamy dalej.

Kiedyśmy się znaleźli znów na asfalcie, okazuje się, że — jeżeli będzie tylko możliwe — pojedziemy na Zaolzie, na naszą polską

ziemię, odzyskaną przed tygodniem. Wiadomość przyjmujemy z wielkim entuzjazmem i nasze serca łopocą mocniej, niż chorągiewki klubowe przy maszynach.

W drodze do Cieszyna roztaczają się przed nami piękne panoramy gór. Szkoda tylko, że niebo jest takie jednakowe, zlekka zachmurzone i że słońce nie chce okrasić swymi promieniami tych cudnych widoków. Posuwamy się naprzód — Cieszyn się zbliża. Znać i czuć, że tu w tych stronach jeszcze wszystko jest pod znakiem chwili dziejowej. Spotykamy po drodze samochody, tabory wojskowe i żołnierzy. Im bliżej jesteśmy, tym więcej wojska wszelkich broni.

Wjeżdżamy do Cieszyna; na rynku widzimy wielką ilość samochodów, motocykli i wszelkiego rodzaju pojazdów. Boć przecież kto tylko ma możność, przybywa tu, żeby sobie upamiętnić te historyczne dni. Miasto przystrojone flagami narodowymi, wszędzie wielkie ożywienie. Wszyscy kierują się w stronę pamiętnego mostu. Obiad staramy się zjeść jak najszybciej, ponieważ czas ucieka, a mamy jeszcze tyle do zobaczenia. Po południu niebo się pokryło chmurami, deszcz zaczyna rosić. To jednak nie tłumi naszej radości.

Przejeżdżamy Olzę — rzekę, która do tak niedawna jeszcze dzieliła serca, bijące tą samą wielką miłością ku jednej umiłowanej Ojczyźnie. Dzisiaj w obliczu jej wartkich szumiących radośnie fal, łączą się w jedno tętno bicia polskich wiernych serc. Dawny „czeski" Cieszyn bieleje i czerwieni się barwami polskimi. Flagi wiszą ze wszystkich okien, tkwią we wszystkich dachach, łopoczą na każdej wieży. Olbrzymi napis na bramie triumfalnej „Od dziś na zawsze razem" — bije zdaleka w oczy. Zwiedzamy pobieżnie miasto, gdzie już pilnuje porządku policja polska. Na szyldach i wystawach sklepowych na miejsce napisów czeskich widnieją już polskie. Czesi opuszczają miasto, znać to po samochodach, odwożących meble za granicę.

Jesteśmy tak pochłonięci tym wielkim dla nas dniem, że nawet nie czujemy, iż deszcz nie przestaje ani na chwilę nam towarzyszyć. Zatrzymujemy się przed dworcem, skąd wysyłamy pozdrowienia znajomym, i po krótkim postoju ruszamy w głąb naszej ziemi Zaolziańskiej. Z nowoczesnej dzielnicy Zachodniego Cieszyna wiedzie nas równa wstęga asfaltu wzdłuż czyściutkich willowych domków. Droga jest znakomita. Z dala roztacza się przed nami las kominów Trzyńca, największego ośrodka przemysłu hutniczego na zajętym obecnie przez Polskę terenie zaolziańskim. Nie mamy dużo czasu, to też w Trzyńcu i Jabłonkowie zatrzymujemy się na krótko.

W drodze od Jabłonkowa mieliśmy pecha, pojechaliśmy złą drogą i zamiast w Istebnej znaleźliśmy się niespodzianie na granicy słowackiej. Po miłej rozmowie ze strażnikami słowackimi, zawróciliśmy swoje „rumaki" z powrotem do Jabłonkowa.

Kiedyśmy przyjechali po raz wtóry do Jabłonkowa, było już zupełnie ciemno. Ponieważ deszcz mżył bez ustanku, a było jeszcze



Majówka w lesie Myszkowskim.

dużo drogi do przebycia, ruszyliśmy więc zaraz do Istebnej. Drogę mieliśmy tak śliską, że nie można było szybko jechać, zwłaszcza jazda na solówce była bardzo niebezpieczna, No, ale szczęśliwieśmy dojechali do Istebnej, jednak porządnie przemoczeni i zmarznięci. Tu zrobiliśmy krótki przystanek, aby się zagrzać i coś niecoś zjeść.

Powrót odbywa się w zupełnych ciemnościach górskich, rozjaśnianych jedynie światłami reflektorów motocyklowych. Jeden motocykl za drugim posuwa się powoli. Serpentynami wspinamy się na szczyt Kubalonki, a z niej zjeżdżamy w dół do opustoszałej teraz Wisły. W towarzystwie deszczu, późną nocą, pełni niezatartych wrażeń powracamy do domu.

To była naprawdę jedna z najbardziej miłych i wartościowych wycieczek K. M. Z. D. i długo pozostanie w mej pamięci.

Kazimierz Olesiński

Jak zostałem motocyklistą

Znów niedziela, do diabła, a ja nie mam co robić. Lato już w pełni, dni jakby z promieni słońca i błękitu utkane, a ty siedź człowieku w domu. Nawet nie otwieram oczów — bo po co? Udaję, że jeszcze śpię. Więcej czasu upłynie i mniej go będzie do nudzenia się. Wmawiam więc w siebie, że śpię.

Naraz! Najpierw warkot jednego silnika, po tym drugiego, trzeciego... dziesiątego... aż powstał jeden ogłuszający hałas.

Zerwałem się z łóżka i biegnę do okna, chociaż i tak wiem, co zobaczę. Co niedzielę ta grupka ludzi, tworząca jakby rodzinę w swym klubie, wyjeżdża rano gdzieś. Gdzie? ba! nie wiem. I teraz ich widzę ustawionych na jezdni „gęsiego“. Ruszają. Jeden za drugim podrywa się i znika. Wszyscy. Szczęśliwi ludzie. Mogą się wyrwać z tego dusznego, zadymionego miasta. Mogą podążyć gdzie tylko zechcą. Ich maszyny dają im zajęcie, rozrywkę, przyjemność, pożytek. Widziałem ich już nieraz. Wyjeżdżali sznurem z miasta, aby wieczorem, o zmierzchu, pokryci kurzem, zmęczeni, ale jakże rozradowani, powrócić do domu. Teraz znów pojechali pobuszować po szosach. Pojechali wszyscy i tylko z daleka dochodzi jeszcze huk motorów...

I takiej chwili narodziło się to:

Postanowiłem poprostu kupić motocykl.

. . . .

Upływały dni, a mnie ogarniała gorączka jazdy.

Każdy warczący pojazd wywoływał mnie do okna, a widok motocykla sprawiał, fizyczne prawie, złudzenie jazdy. Każdy miniony dzień sprawiał przykrość tym, że się już skończył i że.. o dzień będę krócej jeździł. Aż wreszcie!

Jakiegoś popołudnia udałem się do składu. I tu pierwszy cios. Owszem, motocykl może być, ale za jakie trzy tygodnie. „Duży zbyt, a mała dostawa“ — wyjaśnił mi sprzedawca. Trzy tygodnie? Ludzie! Tu już lipiec, połowa lata zmarnowana, a tu mi każą czekać trzy tygodnie. Byłem zdecydowany: starą, nową, złą, dobrą, słabą, mocną, jakąkolwiek maszynę, ale muszę kupić dziś. — I kupiłem!

Przytransportowałem ją co prędzej do domu.

Ba! ale na motocyklu trzeba też umieć jeździć. Przypomniałem sobie tych „ludzi ze wspólnych wycieczek“ i ich zielone chorągiewki. Przyjęto mnie mile, nawet bardzo mile! I (Bóg zapłać) bez najmniejszych kosztów, nauczono wszystkiego: jazdy, przepisów, konstrukcji i t. d. Będę to zawsze pamiętał. Był to zresztą jeden z najprzyjemniejszych okresów tej motocyklowej gorączki,

„Teraz jeszcze „tylko“ prawo jazdy, rejestracja, zgłoszenie i — już. Nowy cios. Słyszeli państwo o tak zwanej akcji motoryzacyjnej? Małe sprostowanie. To jest akcja antymotoryzacyjna. Niezliczona ilość papierków, formularzy, kartek, świstków, kwitów, przekazów podpisów. Wpisywanie niezliczoną ilość razy tych samych pozycji i danych co raz to na innej kartce.

Myślałem, że kołowacizny dostanę. Czułem się wówczas anarchistą, nihilistą i Bóg wie czym jeszcze. Byłem w opozycji do wszystkich i do wszystkiego, a widok kartki papieru doprowadzał mnie do pasji.

Ale nie zniechęciłem się!! Przetrwałem. A gdy jeszcze skończyły się jednocześnie „epopeje“ prawa jazdy i rejestracji (kartkę, potwierdzającą zgłoszenie, dostałem w końcu listopada), zapomniałem o wszystkim. Ba!

Gdy pewnej niedzieli znalazłem się w szeregu innych motocykli przypomniało mi się, że „Gdyby nie było łez, nie byłoby szczęścia“.

Byłem gotów nawet św. Biurokracego przewieźć.

Niech mu tam!

Tadeusz Delimata

Przez kraj wiecznych dzieci

Dnia 2 lipca 1938 roku Harley dygotał radośnie i gdakał przeciągłą pieśń motoru o słonecznej Italii.

Ubrani w kombinezony, zaopatrzeni w prowianty oraz z przytroczonym namiotem gotowi byliśmy do odjazdu. Motor, czuły na każdy ruch kierowcy, zrywał się, ryczał potęgą płuc żelaznych, śmiał się i gonił, wiedziony myślą rozumu ludzkiego ku słońcu i uroczej Romie. Sosnowiec, z któregośmy wyjechali na jednomiesięczną cyganerię, ginął powoli w mroku przestrzeni. Droga, jaką przebywaliśmy dążąc do Wiednia, była tak pofałdowana, że do złudzenia przypominała garby dromaderów. W Brnie zatrzymaliśmy się, żeby uzupełnić wyczerpany zapas paliwa. Trasa od Brna była równie dobra. Nawierzchnia równa, bez częstszych zakrętów pozwalała na rozwinięcie większej szybkości.

Wiedeń, stolica niezapomnianych sznycli i walców, witała nas w osobie niezastąpionego Judejczyka, który szerokim gestem zapraszał

„rodaków" i ofiarowywał lokum, oczywiście za potrójną cenę. Robił wrażenie szaraka, tropionego przez charty. Nic dziwnego, pięść hitlerowców ma swoją moc. Wiedeń, udekorowany w swastyki i już dość drogi, nie zatrzymał nas długo. Nocowaliśmy w namiocie w lesie neustadzkim.

Z Wiednia wypoczęty Harley, nakarmiony mieszanką „straussowską", niósł nas do Willach. Pierwszą próbą jego wytrzymałości i sprawności było przebycie Semeringu. Mijane miasta na zboczach gór toną w zieleni krzewów podgórskich, otoczone cienkimi ramionami chmielu. Przekraczamy granicę austroitalską.

Alpy, osnute lepką, galaretkowatą mgłą z rana, zmieniają swój wygląd w miarę wznoszenia się tarczy słonecznej. Niezapomniane pozostawiły wrażenia. Wysokie poszarpane skały, niby gigantyczne bastiony, rozsiewały czar swoją bielą śniegów na turniach i przytroczonych do zbócz domów tyrolskich ludzi. Mimowoli rodziło się porównanie z gniazdami chybkich jaskółek. To kraina, zamieszkała przez tyrolczyków — wieczne dzieci. Dobrze zbudowani, ubrani w krótkie skórzane spodenki i takież kurtki w fantazyjnych kapelusikach z nieodłącznym piórkiem.

Serpentyną górską z ostrymi wirażami mijamy skaliste Alpy i z deszczem wpadamy do Walencji. Zostawiwszy motor w olbrzymim garażu Fiata, zwiedzamy to miasto marmurów z wąskimi ulicami, kanałami i mozajkami. Uderza nas jakaś nabożna cisza, która atoli zmienia się w hałas i ruch z zapadaniem zmroku. Brak ruchu konnego, czy automobilowego, zastąpionego w tym mieście uniwersalnymi łodziami i gondolami, nadaje mu swoisty charakter. Kiedy nad miastem zapada noc, setki tych łodzi wozi zakochane pary ukryte dyskretnie za firankami i ufne w dyskrecję gondolierów. Zwiedzamy także wyspę Lido. Wspaniała plaża i szmaragdowe, spokojne morze jest wymarzonym miejscem wypoczynku (gdybyż nie ten nieznośny upał!)...

Autostradę do Padwy przebyliśmy w krótkim czasie. Podróż na tym odcinku była tak jednostajna i nudna, żeśmy z przyjemnością witali górzyste okolice Florencji. Florencja, jak prawie wszystkie miasta Italii, ma świetne zabytki architektury średniowiecza i renesansu.

Do wiecznego miasta Romy wjechaliśmy przez via Cassia, która zaprowadziła nas prosto pod monomento a Vittorio Emanuele II, a stąd drogą dość krętą do hotelu. Rzymu nie będę się silił opisywać, a wspomnę tylko, że zwiedziliśmy Kolosseum i Palatyn. W muzeum watykańskim mileśmy byli zdziwieni, ujrzawszy na jednej ze ścian olbrzymi obraz „Sobieskiego pod Wiedniem", zdawającego się mówić „Veni, vidi, vici". Niezapomniane wrażenie wywarło na nas wnętrze bazyliki św. Piotra: marmury, mozajki, wspaniałe rzeźby i malowidła przepięknych plafonów. Panuje tam zwyczaj, iż kobiety muszą wchodzić do kościoła z nakryciem głowy, mężczyźni



Autor „Przez kraj wiecznych dzieci" przed spoczynkiem pokrzepia się włoskim winkiem.

zaś w marynarkach (Broń Boże, w wiatrówkach!).

Trasa Rzym — Neapol jest bodaj najbardziej malownicza. Z boku drogi widzi się gaje cytrynowe, pokręcone upiornie kaktusy, oleandry kwitnące biało-czerwonym kwieciem, pełne rozhoworu ukrytych ptaków-śpiewaków. Z dala — niby barwna wstęga, poprzerzynana gajami oliwek, — błyszczy pełną barwą las konopny imponującej wysokości. Nic też dziwnego, że ta droga wydała się nam zbyt szybko przebytą i że ze smutkiem żegnaliśmy ją, przybywszy do Neapolu.

Neapol — to miasto kontrastów, gdzie obok monumentalnych pałaców marmurowych widzi się brudne obskórne chaty. Krzyk brudasów nieletnich, zachwalających sprzedawany towar, sekunduje nam przez całe miasto.

Po jednodniowym wypoczunku wybieramy się statkiem na Capri i Sorrento. Wyjechawszy z portu, podziwiamy z daleka Neapol, położony na zboczach brzegu, w dolinie, pełen doskonałych motywów dawnej architektury. Wyspa Capri wydaje się miejscem, przeznaczonym do szczęścia promiennego, z bajki tysiąca i jednej nocy. Zwłaszcza z wysokości schodów Tyberiusza, mających przeszło 900 stopni, roztacza się czarowna panorama. Zwiedzamy cud natury, słynną grotę Lazurową, do której wjazd jest tak mały, że trzeba wjeżdżać łódką, pół leżąc. Dno morskie przy wyspie jest pełne ostrych kamieni i muszel, co zmusza kąpiących się do wkładania na nogi obuwia.

Rankiem jedziemy do Pompei. Zwiedzamy bardzo ciekawe muzeum, w którym znajdujemy moc zabytków, oraz odlewy zwęglonych ciał ludzi i zwierząt. Ściany domów są do dziś pokryte malowidłami, przedstawiającymi dawne orgie patrycjuszy i wielmożów rzymskich.

Słońce zawieszone na bladym niebie, posyła uścisk promienny ziemi italskiej, jakby zawierając z nią braterstwo wieczne. Rozgrzana ziemia oddycha milionem wibrujących atomów powietrznych. Harley, pieszczony gorącą symfonią słońca, wykazuje dużo taktu i umiaru, wywiązując się bez zarzutu. Droga na Wezuwiusz, ten owiany nimbem wszech-

grozy piec boga Wulkana, jest z początku znośna. Trzy kilometry kończą równą trasę ujeżdżoną. Następne kilometry, pełne wyrwisk, zwałów kamiennych i zakrzepłych kawałów lawy. przypominają nam ojczyste piargi. Dojeżdżając do krateru, coraz wyraźniej słyszymy głuchy pomruk niby kolosalnego lwa, lub murzyńskich bębnów „tam - tam". Powtarza się to w pewnych odstępach czasu dość systematycznie. Z dala widać już ogromne zwały dymu, układającego się w najdziwaczniejsze kształty i za mocniejszym podmuchem wiatru ginące, by za chwilę nowe z większą siłą mogły wypaść z rozpalonego pieca i roznieść dokoła ten specyficzny dla nich zapach Hadesu i siarki. Dalsza droga motorem była niemożliwa. Pozostawiwszy Harleya bez opieki, udaliśmy się z grupą Niemców do głównego krateru. Im bardziej malała przestrzeń, dzieląca nas od niego, tym wyraźniej słyszeliśmy potężne grzmoty. To Wezuwiusz oddychał i dawał znać, że żyje i jest zawsze groźny. Co chwilę wylatywała w powietrze lawa, a gryząca woń siarki wdzierała się nosem, atakowała narządy oddechowe, powodując krztuszenie się i suchy kaszel. Kiedyśmy stanęli blisko krawędzi krateru, ogarnęła nas bojaźń przed potęgą żywiołowego Wezuwiusza. Sąsiadujące z głównym małe kratery po wybuchu tego pierwszego przycichały, gasły jakby i wtedy się odczuwało dziwną chwiejność gruntu wulkanicznego. Niemcy byli coraz niespokojniejsi. Coraz to któryś oglądał się z lękiem to na bulgoczący krater, to poza siebie, niezdecydowany, czy pójść dalej czy wracać. Nas trzech zdecydowało się podejść bliżej. Z wiatrem nie odczuwaliśmy już tak bardzo zapachu siarki. Grozą wspaniały Wezuwiusz przyczaił się na chwilę, jakby chciał wciągnąć w swoje płuca potężny haust powietrza, a po tym nagle z hukiem potężnym wypluł z siebie płynną lawę, błysnął ogniem rubinowym, zasnuł to wszystko gęstym gryzącym dymem i przycichł. Ognista płynna masa spadać poczęła na postrzępione bloki i—zdumiona światłością dnia — poczęła stygnąć, poskręcana niby nerw wyrwany z ciała. Chcąc mieć pamiątkę zaślubin ognia Italii z Orłem Polski, włożyliśmy monetę w roztopiony odłamek lawy, a kiedy ostygł, zabraliśmy go z sobą. Czas było wracać. Wulkan na pożegnanie iluminował się wspaniałym ogniem, wysoko krwawiącym w słońcu i kładącym odblask rubinu na spokojnym morzu. Po odpoczynku motor począł huczeć niby mały krater, zionąc również dymem z rury wydechowej. Noc przyszła szybko, ciemna, choć niebo błyszczało milionem gwiazd. Rozbiliśmy namiot noclegowy na stoku.

Nazajutrz wracamy do Rzymu, skąd — po reperacji popękanych od żaru opon — udajemy się do Genui. Między Grosseto a Genuą mamy możność raz jeszcze podziwiać piękne panoramy. Droga, biegnąca wzdłuż wybrzeża morskiego na wysokości stu kilkudziesięciu

metrów nad jego poziomem, syci nasz wzrok pięknem rozigranego w słońcu morza i dalekim widnokręgiem, na którym rysują się olbrzymy transoceaniczne, wyglądające jak cienkie kreski. W głębi lądu widnieją nagie ciemne masywy górskie, rumieniące się w zachodzącym słońcu, grające pełną gamą barw, rozczepianych na złamach granatowych szczytów. Mijamy Rapallo, może najbardziej oryginalną w swym odrębnym pięknie miejscowość górską, położoną nad zatoką. Pełne jakiejś wiośnianej cichej, niedomówionej poezji. Rapallo to miasto szczęścia i radości. Sama Genua, słynna ze średniowiecznej świetności i bogactwa, posiada dużo swoistego piękna i cennych pamiątek.

Autostrada, biegnąca w kierunku Mediolanu, posiada wiele uroku. Długie tunele, mroczne i proste, dostarczają nam dużo emocji, ponieważ jedziemy ze zgaszonymi światłami, kierując się nikłym światłem przy wylocie. Dopadamy Mediolanu! Rój wspomnień ciśnie się z opowiadań i czytanych opisów. A więc to tu słynna opera La Scala, tu pierwsze kroki na drodze światowej sławy stawiał „chłopak z Sosnowca"! Wspaniała katedra i monumentalne budowle robią wrażenie piękna dobrze zakonserwowanego dla turystów.

Z Mediolanu do Triestu robimy próbę wytrzymałości naszych mięśni i żelaznych Harleya. Ruch w nocy jest wielki. Mijamy co chwilę ciężarówki towarowe oraz olbrzymie dwuwagonowe cysterny. Próba wypada doskonale: żadnego defektu, żadnej katastrofy! Ma to swoje wytłumaczenie w tym, że chłodna noc włoska jest porą najodpowiedniejszą do ruchu komunikacyjnego, bo nie powoduje tak szybkiego grzania się motoru.

Zatrzymujemy się w Trieście, ażeby skorzystać z należącego się nam odpoczynku, jemy we Fiume po raz ostatni znienawidzone spagetti, które naprawdę z człowieka mogą zrobić szpagat, i po krótkich formalnościach wjeżdżamy do Jugosławii. Biedny Harleyu, tu dopiero wyciągniesz swoje kopyta w wysiłku po drogach, niczym nasze boczne szosy. Dopiero w Zagrzebiu dokonaliśmy wyczynu „rekordowego" na Jugosławię, osiągając 60 km/godz. Jugosławia ma również dużo uroku, ale opuszczamy ją bez większych wrażeń. Pozostał nam tylko w pamięci fatalny stan dróg.

Pędzimy na Budapeszt. Harley jakby poczuł, że kierujemy się w ojczyste pielesze, rwie jak „rozhukane bydlę". Dzięki temu już na drugi dzień widzimy jezioro Błotne, a za nim Budapeszt. W Budapeszcie spędziliśmy mile czas, wsłuchani w upojne melodie czardaszy, karmieni na całe życie kukurydzą i kasztanami.

Czardaszem żegnała nas żywa baśń miesięcznej „cyganerii", osiągniętej tylko za tysiąc dwieście złotych.

A teraz — na nowe drogi dzięki niestrudzonemu motorowi!


GALKAR-LUX
1
Z wiarą w zwycięstwo mknie zawodnik pewny swego motoru. Z wiarą uzasadnioną, jeśli na olejach
GALKAR-LUX

Wacław Białas

MOTOCYKLEM W TATRY!

Kiedy sięgnę myślą w ubiegły sezon motocyklowy, radością napełnia się serce, a na usta występuje uśmiech zadowolenia. Motocykl i wycieczki z K. M. Z. D. — to nieprzeciętna przyjemność.

Z muzyką motorów mknie się beztrosko po asfaltowych, czy innej nawierzchni drogach — po zdrowie, odpoczynek i rozrywkę. Klubowe wycieczki turystyczne są przemiłe. Jednak nie zawsze można korzystać z towarzystwa klubowego. Mam w tej chwili na myśli swój urlop wypoczynkowy, który w ubiegłym roku przypadł na wyjątkowo piękny sierpień. Długo się biedziłem nad obraże — nie wiedząc kiedy — stanęliśmy na pierwszym etapie podróży motocyklem.

Kraków! miasto, kochane przez motorzystów nietylko dla historycznego czaru i królewskiej powagi, ale i dla doskonałych dróg, powitało nas hejnałem z wieży Mariackiej. Była godzina punktualnie 7. Trzeba było zatrzymać się na posiłek.

W niespełna godzinę żegnaliśmy gościnne progi Krakowa, udając się znów na piękną teraz drogę o ulepszonej nawierzchni, wiodącą poprzez większe lub mniejsze wzniesienia do Myślenic, tak nam dobrze znanych, niemal wszystkim, z głośnego najazdu Dobo-



Zainteresowanie motocyklistami Zagłębia w małym miasteczku.

niem kierunku jazdy na stalowym przyjacielu, którego — prócz dobrej oliwy i benzyny — niczym innym wynagrodzić go nie umiem. Miałem projekty: jeziora Wileńskie, polskie morze, Tatry. Wybrałem wreszcie ostatni.

Ze swoją nie rozstającą się z tylnym siodełkiem pasażerką, przygotowaliśmy się do wyjazdu. Wczesnym rankiem opuszczaliśmy nasz Sosnowiec, wjeżdżając na kąpiące się w blaskach rannego słońca asfalty drogi krakowskiej. Szybko uciekała z pod kół motocyklu poza nas równa jak tafla lodu droga,

szyńskiego. To był drugi etap podróży. Jedziemy dalej po powierzchownym zwiedzeniu miasta, którego malownicze położenie z trudem pozwala na kontynuowanie wycieczki. Znów kilka kilometrów tej pięknej, nowoczesnej, a będącej obecnie w budowie drogi Kraków — Zakopane i... skończyła się frajda.

Dowiadujemy się, że do Zakopanego trzeba jechać samymi objazdami: Mszana Dolna, Rabka, Zaryte, Czarny Dunajec, Nowy Targ, Zakopane. Odtąd zaczynają się nasze tortury. Maszyna, podskakując na mocno zepsutej i wyboistej drodze, trzęsie nielitościwie. —

O większej szybkości nie ma mowy. Trzeba prowadzić na trójce, a nawet na dwójce. Granie silnika i trudna droga są jednak niczym wobec nagrody, jaką nas obdarza natura. Piękne widoki i cudowna wprost pogoda sprawiają, że maszyna bierze ochoczo ostatnie większe wzniesienia, skąd przed nami, jak na ekranie, rozpostarła się malownicza panorama Tatr, od północy ośnieżonych mimo lata. Trzeba było się zatrzymać i chłonąć zachwyconym wzrokiem te cuda natury. Było południe. Słońce stało w zenicie, dokuczając mocno swym skwarem. Pożądaliśmy dłuższego odpoczynku w cieniu. Zjazd w dolinę był mniej ciekawy. Droga gwałtownie opada wdół, jeżąc się dokuczliwie wystającymi kamieniami. Maszynę musiałem trzymać na obu hamulcach.

Pozwolę sobie zwrócić uwagę pod adresem tatrzańskich woźniców i stwierdzam, że są o wiele posłuszniejsi od naszych. Przyzwyczajony do długich sygnałów, z trudem mogłem się pogodzić, kiedy na odgłos klaksonu woźnica natychmiast dawał wolną drogę.

O godzinie 14 ukończyliśmy trasę pierwszego dnia, zatrzymując się w Poroninie.

Następnego dnia — pierwsza wycieczka w góry nad Morskie Oko. Maszyna, przygotowana do górskiej jazdy, pędzi przez Zakopane, a po tym wspina się dość szeroką ale mocno popsutą drogą, wijącą się w gęstym lesie. Narazie dość łagodne wiraże wznoszą nas coraz wyżej nad poziom morza, wchodząc w ostrą serpentynę, która rzuca drogą raz w lewo, raz w prawo, tworzy wśród wysokich jodeł niewidoczne pole i utrudnia rozwinięcie względnej szybkości. Jedziemy jakby długim krętym korytarzem o zielonych ścianach i błękitnym stropie. Maszyna gra, pokonywając ciężką naprawdę drogę, aby znów się znaleźć na przestrzeni otwartej.

Po drodze zatrzymujemy się przy wodogrzmotach Mickiewicza. Wartki, zimny potok górski głęboko wrył się w skały, tworząc przy szosie dla spragnionych turystów prawdziwą oazę górską. Jeszcze bardziej w górę, coraz więcej widoków, aż wreszcie bardzo trudna, ale piękna do zachwytu serpentyna prowadzi nas do Morskiego Oka, pędzona prawie całą drogą na dwójce, otrzymuje wreszcie zasłużony kilkugodzinny odpoczynek. Czas ten zużytkowaliśmy z moją, upojoną przez naturę towarzyszką podróży, na obejrzenie tego cudu przyrody.

Olbrzymie zagłębienie, utworzone ze zboczy gór, robi wrażenie wielkiego kotła. Dno stanowi ciemno-zielona tafla wody, w kształcie nierównego koła, falowana wiatrem. Ściany tego olbrzymiego kotła od dołu są porośnięte limbą i kosodrzewiną, wyżej zaś przechodzą w nagie skały, tu i owdzie pokryte topniejącym śniegiem. Potoczek z Czarnego stawku szumi przy spadaniu, po głazach. Brak mi słów, do opisu powagi i ogromu tego, cośmy widzieli. Radość mąciła jedynie myśl, że odjeżdżając, musimy te cuda natury zostawić.

W powrotnej drodze maszynę prowadziłem miejscami najniższym biegiem i na obu hamulcach. Przed wieczorem byliśmy znów w Poroninie, naszym rannym punkcie wypadowym, czując się dziwnie osieroceni przez przyrodę.

Następnego dnia wycieczka w dolinę Chochołowską przyniosła niemniej przyjemności od poprzedniej. W dalszym ciągu piękna pogoda sprawiała, że osiągało się z wycieczek stuprocentowy urok. Szosa z Zakopanego do doliny Chochołowskiej była mocno zepsuta i wiodła u podnóża gór, poprzez lasy, łąki i rzadko spotykane zabudowania góralskie. Po drodze — kilka zdjęć fotograficznych i wresz-

cie stop... szosa się kończy przykrym znakiem: „Zamknięta dla wszelkich pojazdów“.

Zostawiając na bożej łasce motocykl, ruszamy pieszo do schroniska w dolinie Chochołowskiej. Dużo niezatartych obrazów przed oczyma i wreszcie po parugodzinnej wędrówce — olbrzymia polana, zewsząd otoczona szczytami górskimi, wypełniona dźwiękami mało harmonijnych dzwonków, zlewającej się z pobekiwaniem wielkiej ilości bydła i owiec, wypędzonych na całe lato w góry. Porozrzucane niskie bez okien szałasy drewniane tworzą jakby osadę. To letnia rezydencja juhasów, od których się można wielu ciekawych rzeczy dowiedzieć z życia ich i gór. W oddali pod ciemnozielonym zboczem góry schronisko zaprasza na wypoczynek.

Kto wie, jak długo by nas to wszystko trzymało, gdyby nie zbliżająca się burza, która lada chwilę mogła zaatakować dolinę. Zejście w dół trwało 3 kwadranse, a odjazd maszyną (której nie spodziewałem się być już właścicielem) nastąpił natychmiast. Burza poszła jednak inną drogą. w dolinie ograniczając się tylko do wielkiej wichury.

Szybkość jazdy, ze względu na oślizgłą drogę, ograniczyłem do 20 km/godz. Ze względu na brak czasu, dolinę Kościeliską zwiedziliśmy bardzo ogólnie.

Zakopane zastaliśmy po ulewnym deszczu.

Jednodniowy odpoczynek w Poroninie i— ostatnia programowa wycieczka na Bukowinę Tatrzańską.

Następnego dnia rano padał deszcz, Ciężkie, ołowiane chmury posuwały się leniwie, pędzone wiatrem. Wycieczkę postanowiliśmy odłożyć na lepszą pogodę. Tym czasem, jakby na przekór nam zapłakane niebo zaczęło się rozjaśniać. Z za barankowych chmur przedostawały się ciepłe promienie słońca, przyjęte przez nas z entuzjazmem. Jeszcze chwila, żeby droga trochę przeschła, i wyjechaliśmy. Boże, to chyba jeden z najgorszych etapów! Gorzej być nie mogło. Droga zła, tyle błota na niej i kamieni... no, ale trudno — jedziemy. Na wszystkich stromych miejscach błotnistej drogi pasażerka idzie piechotą, aby uniknąć wypadku, którego w każdej chwili można się było spodziewać, przez zarzucenie maszyny. Znaleźć się w przydrożnym rowie, lub po środku szosy w błocie nie należy wszak do przyjemności. Słońce osuszało drogę i tak z wolą Bożą dojechaliśmy na Bukowinę.

Odpoczynek i zdjęcie fotograficzne, na którym widocznie nie było mi pisanym być, bo z chwilą uruchomienia samowyzwalacza nie zdążyłem dobiec na swoje miejsce, wskutek upadku na bardzo śliskim gruncie. Na kliszy została uwieczniona zatem tylko moja towarzyszka podróży z trzema góralami w oryginalnych strojach.

Nazajutrz z przykrością przygotowaliśmy się do wyjazdu, żegnając Tatry, które nam dały tyle emocji, tyle niezatartych wrażeń, tyle miłych wspomnień i po raz ostatni odbiło się echo warkotu motoru naszego o zbocza gór, okalających Poronin i odjechaliśmy z żalem do Sosnowca.

Jakże inaczej wygląda życie wśród niebotycznych gór, na świeżym powietrzu, wśród szumu jodeł i szemrzących potoków górskich, niż tu, w wielkomiejskim zgiełku i kurzu!

Te niezapomniane wczasy zawdzięczamy kochanej mojej trzystapięćdziesiątce, która się znakomicie wywiązała ze swoich zadań.

ŻYCZENIA JUBILEUSZOWE

Warszawa, w marcu 1939 r.

Minęło 5 lat od chwili, kiedy po raz pierwszy miałem okazję przyjrzeć się pracy Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu. Jubileuszowe wyścigi na trasie Pekin — Zagórze, w którym brali udział moi koledzy z warszawskiego PKM-u, przekonały mnie, że Klub umie pracować, a Jego Prezes p. H Levittoux jest człowiekiem, jaki jest konieczny w każdej pracy sportowej. P. Levittoux był wówczas wszędzie, pracował za wszystkich, pamiętał o wszystkim. Dzięki temu organizacja była bez zarzutu.

Dzisiaj po latach pięciu przeniosłem swe zapały sportowe do automobilizmu. Nie obcym jednak był mi rozwój Klubu w Sosnowcu. Wielki sukces ekipy polskiej na zjeździe do Brukseli pod wodzą Presesa Levittoux, liczne i świetne organizowane imprezy Klubu obserwowałem ze stanowiska byłego motocyklisty, który żywi nadal wielką i niekłamaną sympatję dla sportu motocyklowego. Będąc wiele lat czynnym organizatorem imprez PKM z Warszawy, umiałem ocenić osiągnięcia i wyniki pracy Klubu Zagłębia Dąbrowskiego. Chociaż byłem raz tylko w Sosnowcu na imprezie Klubu, Pan Prezes Levittoux co rok raczył pamiętać w dniu Nowego Roku o mej osobie i również w przeddzień Jubileuszu o mnie nie zapomniał.

Tymi kilkoma słowami pragnę podkreślić swoje prawdziwe sympatje dla Klubu, oraz wielki szacunek i uznanie dla niespożytej pracy i energii Jego Prezesa, Przyglądając się przez wiele lat zmaganiom polskiego motocyklizmu z przeciwnościami losu, z niedolą naszej motoryzacji, muszę z pełną satysfakcją stwierdzić, że Klub Zagłębia Dąbrowskiego i Jego Prezes byli zawsze żywym przykładem, jak należy pracować na niwie sportowej. Liczne dowody pomysłowości i ekspansji, żywotności i przestrzeganie zasady czystego sportu nakazują mi obecnie postawić Klub Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu na czołowym miejscu polskich klubów motocyklowych. Postać Prezesa Levittoux stanie się w karcie polskiego motocyklizmu wprost historyczną. Prezes Levittoux pracuje nie dla tytułów i dyplomów honorowych. Zawsze pierwszy i gotów do pracy, prowadzi pewną ręką swój Klub, wiodąc go na zaszczytne miejsce pośród kilkudziesięciu klubów Rzplitej.

Kończąc te kilka słów, pozwalam sobie życzyć Panu Prezesowi, aby Motocyklowy Klub Zagłębia Dąbrowskiego obchodził wiele dziesięcioletnich obchodów jubileuszowych, a każde dziesięciolecie było równie pięknie zapisane i przepracowane jak pierwsze, wzorowe i godne naśladowania. Życzę więc swym kolegom po kierownicy licznych sukcesów sportowych, Klubowi i Jego Prezesowi sukcesów organizacyjnych.

Stanisław Prądzyński
PKM Warszawa

Program Obchodu Jubileuszowego

z okazji 10-lecia Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbr. w Sosnowcu

w dniu 30 kwietnia 1939 r.

Godzina	9.15	Zbiórka członków Klubu z maszynami przed Ratuszem w Sosnowcu.
„	9.30	Raport
„	9.45	Odjazd do Kościoła.
„	10.00	Nabożeństwo.
„	10.30	Poświęcenie maszyn.
„	10.45	Złożenie wieńca na płycie Nieznanego Żołnierza.
„	11.15	Uroczysta Akademia w gmachu PZZPPH przy ul. Sienkiewicza 17-a w Sosnowcu.
„	12.15	do 12.45 Przerwa.
„	13.00	Zawody szosowo-terenowe.
„	16.30	Wspólny obiad i rozdanie nagród.

WŁADZE
Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbr. w Sosnowcu

obrane na Walnym Zebraniu odbytym w dniu 29-go stycznia 1939 roku.

ZARZĄD:

PREZES: Levittoux Henryk, Sosnowiec, ul. Mariacka 10, m. 4, tel. 617-72.

WICEPREZES: Jasiński Ignacy, Sosnowiec, ul. Dworska 2, m. 5.

SEKRETARZ: Białas Wacław, Sosnowiec, ul. Reymonta 22, m. 1.

KAPITAN I: Namieczkowski Tadeusz Henryk, Sosnowiec, ul. Pusta 2, II p.

KAPITAN II: Głuch Teodor, Grodziec k. Będzina, ul. Kościuszki 16.

SKARBNIK: Nieszporek Stefan, Sosnowiec, ul. Władysława 2, m. 3.

GOSPODARZ: Płachecki Janusz, Sosnowiec, ul. Dworska 2, m 1.

Zastępcy członków Zarządu:

Podolski Wilhelm, Sosnowiec, Osiedle Pogoń 26, m. 1.

Kanczewski Edmund, Sosnowiec, ul. Pusta 3, m. 1.

Giercuszkiewicz Jan, Sosnowiec, ul. Prez. Mościckiego 13.

Janczyński Leon, Myszków, ulica Kościuszki 25.

KOMISJA REWIZYJNA:

PRZEWODNICZĄCY: Piechocki Zygmunt, Sosnowiec, ul. Warszawska 6, m. 1.

CZŁONKOWIE: Wacewicz Czesław, Sosnowiec, ul. Rybna 2, m. 12.

Wnuk Feliks, Sosnowiec, ul. 3 Maja 15, m. 4.

Zastępcy Czł. Kom. Rewiz.:

Michalski Ludwik, Gródków, poczta Będzin.

Niepoń Włodzimierz, Sosnowiec, ul. 3 Maja 1 m. 12.

KOMISJA DYSCYPLINARNA:

PRZEWODNICZĄCY: Wójcikiewicz Julian, Czeladź—Piaski, Piłsudskiego 5.

CZŁONKOWIE: Grochulski Józef, Sosnowiec, Prez. Mościckiego 27-a.

Bem Ferdynand, Myszków, fabryka „Światowit".

Zmarli członkowie:

Ś. p. Stanisław Kozioł, długoletni członek Zarządu zmarł w dniu 29 lutego 1936 r.

Ś. p. Franciszek Krömer, inżynier, zmarł w dniu 19 grudnia 1938 r. w następstwie wypadku motocyklowego.

Cześć Ich pamięci!

Członkowie Klubu:

1. Adamczyk Henryk
2. Bem Ferdynand
3. Bendych Franciszek
4. Białas Wacław
5. Bobrowski Eugeniusz
6. Breslauer Rudolf
7. Cichy Stanisław
8. Ciszewski Czesław
9. Dąbrowski Herbert
10. Delimeta Tadeusz
11. Drożdżyński Edward
12. Dudziński Włodzimierz
13. Dziordziński Leon
14. Faust Eugeniusz
15. Fliski Janusz
16. Giercuszkiewicz Jan
17. Głuchowa Wiesława
18. Głuch Teodor
19. Gołacki Jan Mieczysław
20. Gołacki Stefan Bronisław
21. Grochulski Józef
22. Grycner Roman
23. Hałaczkiewicz Roman
24. Hesse Edward
25. Jachimowski Józef
26. Janczyński Leon
27. Janicki Stanisław
28. Jasiński Ignacy

29. Jeziorowski Przemysław
30. Kanczewski Edmund
31. Kapuścik Mirosław
32. Kądzielski Franciszek
33. Kobzdej Jan
34. Kordalski Edmund
35. Kossowski Stanisław
36. Krzemień Leopold
37. Krzysztowczyk Zygmunt
38. Kula Józef Jan
39. Kwiatkowski Bronisław
40. Lermer Henryk
41. Levittoux Henryk
42. Małasiewicz Tadeusz
43. Małas Bolesław
44. Masłoń Władysław
45. Michalski Ludwik
46. Miodyński Zygmunt
47. Miśkiewicz Leonard
48. Mleczko Bolesław
49. Morawski Marian
50. Najmowicz Franciszek
51. Namieczkowski Tadeusz Henryk
52. Niepoń Włodzimierz
53. Nieszporek Stefan
54. Pawelec Józef
55. Piechocki Zygmunt
56. Piekarski Henryk
57. Pietrusiak Józef
58. Płachecki Janusz
59. Podmagórski Kazimierz
60. Podmagórski Stanisław
61. Podolski Wilhelm
62. Pniak Leopold
63. Rosiński Edward Marian
64. Rzuchowski Wacław
65. Sałata Jan
66. Sidorow Czesław Mikołaj
67. Sikora Paweł
68. Skorupski Zygmunt
69. Szwaja Franciszek
70. Szwajcer Józef
71. Szymkowiak Józef
72. Vogel Czesław
73. Wacewicz Czesław
74. Wnuk Feliks
75. Wochtman Eugeniusz
76. Wojewódzki Stefan
77. Wojkowski Józef
78. Wosik Wacław
79. Wójcikiewicz Julian
80. Wylon Roman
81. Zięba Ignacy

KOMITET REDAKCYJNY:

Henryk Levittoux
Eugeniusz Faust
Stefan Nieszporek
Wacław Białas

Wydawca: Klub Motocyklowy Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu, ul. Mariacka nr. 10.

Zakłady Drukarskie „Praca" Sosnowiec, ul. Kołłątaja 10, tel. 610.60.

Kalendarz Sportowo-Turystyczny

Klubu Motocyklowego Zagłębia Dąbrowskiego w Sosnowcu

na 1939 r.

Miesiąc	Dzień	Godz.	
Kwiecień	2	9	Piekary—Świerklaniec—**Tarnowskie Góry,** 120 klm.
	15/17	—	**Warszawa** — Święto Motocyklowe, 640 klm.
	23	8	**Częstochowa** (160 klm.)
	30	—	Uroczyste otwarcie sezonu letniego. **Uroczystości jubileuszowe.** Zawody szosowo-terenowe.
Maj	3	—	Udział w Święcie Narodowym.
	7	—	R e z e r w a.
	14	7	**Bielsko** — Wyścigi uliczne (200 klm.).
	21	7	**Darków** przez Pawłowice, Pielgrzymowice, Zebrzydowice i Frysztat (200 klm.).
	27, 28, 29	15	**Świerczynowiec** przez Żywiec i Zwardoń, z namiotami (300 klm.)
Czerwiec	4	9	**Hajduki,** wyścigi uliczne.
	11	8	**Wycieczka w nieznane** (150 klm.)
	18	8	**Zawody terenowe.**
	25	8	**Porąbka,** przez Bielsko (230 klm.)
Lipiec	2	6	**Ojców** przez Bronowice (260 klm.)
	9	—	Wyścigi **Kilometr-Lance.**
	16	8	**Wycieczka w nieznane z majówką** (150 klm.)
	23	8	**Myszków** (110 klm.)
	30	—	R e z e r w a.
Sierpień	5/6	15	Równica — **Wisła** wyścig górski (250 klm.) z namiot.
	12/15	14	Ś-to Krzyskie Góry — **COP** (500 klm.) z namiotami.
	20	9	**Szopienice** — Wyścigi uliczne.
	26/27	14	**Kraków—Rabka—Chabówka** (350 klm.) z namiotami.
Wrzesień	3	9	**Manewry jesienne** (150 klm.)
	10	21	**R a i d n o c n y** — 100 klm.
	17	8	**Kraków—Sowiniec** (200 klm).
	24	7	Częstochowa—Gidle—**Radomsko** (240 klm.)
Październik	1	7	**Cieszyn—Jabłonków** (250 klm)
	8	9	**Lasek Cygański** (170 klm.)
	15	9	**Chełmek,** Zwiedzenie fabryki **Bata** (80 klm.)
	22	9	Uroczyste zamknięcie sezonu letniego.

